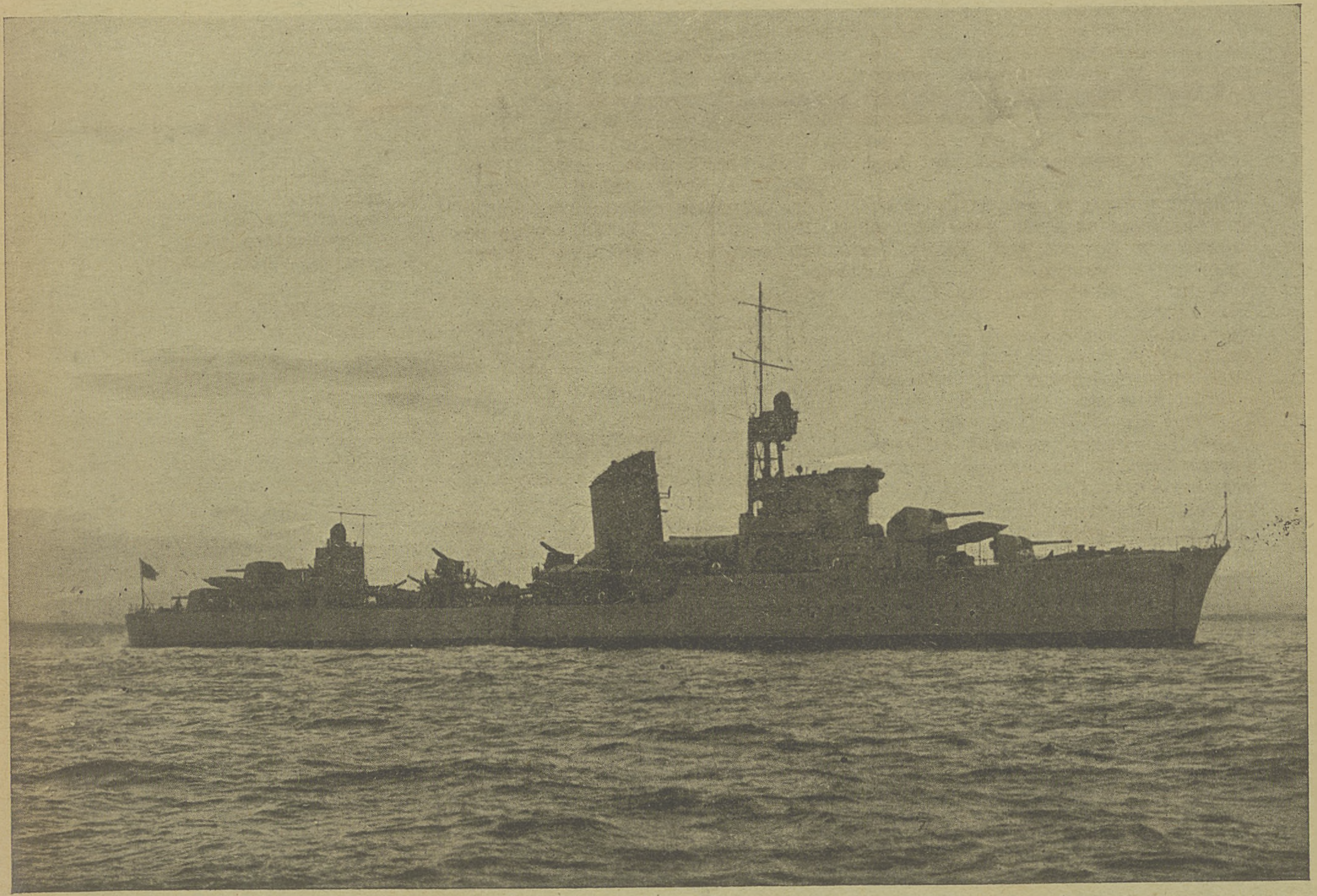
Żeglarz



Luty 1939

horyzonty

AWARIA WIELKA i związane z nią pojęcie wspólności interesu i ryzyka zajmuje w żegludze handlowej miejsce poczesne. Nie jest to określenie nowe, tak, jak nie jest nową idea zysku. Ona to od niepamiętnych czasów wiązała kupca i organizatora wyprawy *(senyor de nau)*, kierownika *(patronus)*, bankiera i załogę. Spółki takie, już z założenia swego sprzeczne z naturalnym w okręgu praw prywatnych dążeniem do, jak to się dzisiaj określa, — „samostanowienia", dysponowania wyłącznie samemu tam, gdzie chodzi o zdobywanie i utrzymanie praw osobistych, znane są historykom prawa morskiego: *koinonia* (pierwsze okr. spółki w rodyjskim prawie *Nomos Rhodion Nauticos)*, *commenda* (rozpowszechn. w żegl. śródziemnomorskiej, występuje w *Consolato del Mare,* kodyfik. barcelońskiej z XIV w.), *societas maris* (w żegl. półn.-włoskiej i południowo-francuskiej), *colonna* w żegl. płd.-włoskiej, będącej dalszym etapem rozwojowym pierwszej, występująca w *tabula Amalfi,* prawie z XII w.), *felag, hjafelag* (skandynawskie), *sendeve, wedderlingue* (hanzeatyckiej żegl.), oraz *agermanament (germinamento)* w żegl. francuskiej i włoskiej.

Punkt szczytowy osiąga ta *„idea"* w wypadkach nagłych (konieczność wyrzucenia towaru itp:) *iactus.*, = przedmioty wyrzucone w morze, *jet à la mer, jettison, seewurt).* Umowę taką, regulowaną już w przeniesionym do Rzymu starogreckim (rodyjskim) — prawie *lex Rhodia de iactu* znamy, dotyczy ona wyłącznie pojęcia znanego dzisiaj pn. *awarii wspólnej lub wielkiej: ovarie grosse, ovarie commune, general average, grosse Haverei* por. pojęcie *awarii poszczególnej (avarie particulière particular average, besondere Haverei),* a więc „idei" wspólnej ofiary, ryzyka i interesu *(Gesetzliche Interessengemeinschaft, Gefahrsgemeinschaft, communanté d'interêts.* — Wszystkie te sprawy porusza w wielce interesującym artykule Prof. dr. Władysław Sowiński, p. t.: — *Idea wspólności interesu i ryzyka (Szkwał n. 1. s. 2—3),* opierając się w drugiej części na kodeksie nieniemieckim (§ 700, 751, 535) z 1897 roku, oraz konwencjach brukselskich. (25. 8. 1924 i 1926 r.). Por. tegoż autora: *Prawo handlowe morskie w zarysie...* W-wa 1935. Rozdz. VI, 1. Awaria wspólna § 40. Historia. Uwagi ogólne. York Antwerp Rules 1924, s. 205—29 i Aneks do cz. I. Brukselskie konwencje... s. 244—57 Rogóyski Konrad: *Awaria wspólna* W-wa 1936, s. 75 + 2 nlb. Z przedmową Andrzeja Śliwińskiego; Felde Leon, dr.: *Awaria wspólna z uwzględnieniem prawideł Yorku i Antwerpii* z r. 1924 (Gdynia) 1936, s. 39 + 1 nlb. z przedmową dr. Bron. Hełczyńskiego.

IM GŁĘBIEJ będziemy wstępować w nurt życia morskiego, im większym będzie się stawał nasz „stopień morskości", tym częściej poruszać się będzie zagadnienia prawnopubliczne. Omówiliśmy wyżej art. Prof. W. Sowińskiego, a oto w *n. 1 „Pracy na morzu"* spotykamy aż cztery zagadnienia z tej dziedziny: Mgr. B. Wojtasa: *Pojęcie winy w kolizjach a ubezpieczenia morskie* s. 12—13: Kapt. ż. w. Stef. Gorazdowskiego: *Artykuł 16* (cz. I) s. 13—16, *„S/s „Tczew" przed Izbą Morską w Gdańsku" i „Winę ponosi kierownictwo maszyny".* W pierwszym, zastanawia się autor nad pojęciem *winy* na morzu. *„Wina to brak staranności zależnie od okoliczności".* To określenie stara się autor sugerować jako definicje najistotniejszą, Winę za zderzenie reguluje u nas § 735 IV ks. kod. handl. niem. (jeżeli kolizja nastąpiła z winy załogi któregoś statku, naprawa obowiązuje armatora tegoż statku), i § 736 (winę ponoszą wszyscy „wspólnicy nieszczęścia").

Z pojęciem winy, a więc uchybienia wyrządzającego szkodę, wiąże się strona ubezpieczeń i odszkodowania, podstawą zobowiązania do tego ostatniego jest więc *„zawinione wyrządzenie szkody".*

Nasz Kodeks Zobowiązań posiada w tej sprawie pewne rozbieżności, które autor stara się oświetlić na podstawie teoryj z sądownictwa niemieckiego, przechylającego się na stronę teorji t. zw. *przyczynowości adekwatnej* (ustalenie *przyczyny* i *skutku* możliwie najsłuszniejsze z pn. w. prawa na tle *„łańcucha przyczyn i skutków")* i angielskiego, hołdującego teorii t. zw. *„Causa proxima non remota spectatur"* (określenie *„bezpośredniej przyczyny").*

W Polsce obowiązują niemieckie przepisy A.D.S-ów *(Allgemeine Deutsche Seevericherungsbedingungen),* nie na zasadzie *woli (decyzji)* Tow. Ubezpieczeniowych, ale każdorazowo zawieranej umowy ubezpieczeniowej, które zdaniem autora należałoby zmienić, wprowadzając paragraf na wzór angielskiego § 55 *(Marine Jusurance Act.* 1906 r.), który usuwa sprzeczności w dziedzinie orzecznictwa odnośnie asekuracji morskiej. *(„The insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against...",* co w tłum. brzmi: Zabezpieczający odpowiada za wszelkie straty spowodowane w związku z wypadkiem przewidzianym w umowie asekuracyjnej.

„Każdy statek powinien podczas mgły, oparów, śnieżycy lub silnej ulewy iść z szybkością umiarkowaną, stosując się ściśle do istniejących warunków i okoliczności.

Parowiec, który usłyszy mniej więcej z przodu swego trawersu sygnał mgłowy innego statku, którego pozycji nie jst pewny, powinien jeżeli okoliczności na to pozwalają, zatrzymać swe maszyny, a następnie żeglować ostrożnie dopóki niebezpieczeństwo zderzenia nie minie". Tak brzmi artykuł 16 Międzynarodow. Przepisów o Zapobieg. Zderzeniom na Morzu. Przed iluż to Izbami Morskimi i ile razy powoływano się już na ten artykuł. Popularność zawdzięcza treści swojej, mającej wiele luk i niedociągnięć. Autor wynalazł 8 luk, które szczegółowo omawia (1) *„Każdy statek..." 2) „...powinien ...iść...", 3) „...mgła, opary śnieżyca, silna ulewa...", 4) „...umiarkowaną szybkością...", 5) „...mniej więcej z przodu swego trawersu..", 6) „...którego pozycji nie jest pewny" 7) „...żeglować ostrożnie". 8) „niebezpieczeństwo zderzenia...")* Artykuły pozostałe, to c. d. przebiegu rozpraw w spr. zatonięcia s/s „Tczew" w dn. 5. grudnia ub. r. i orzeczenie Izby Morskiej Gdańskiej w sprawie zderzenia s/s. „Lublin" z holenderskim s/s. „Jeanette" w dn. 13 grudnia ub. roku, przypisujące winę kierownictwu maszyny statku polskiego.

O LUDZIACH, którzy mają *„sól w kościach",* pisze w *n. 1. s. 4—5 Szkwału* mgr. Jerzy Faleniak. Co to za ludzie? To maryniści, postacie często w głębi lądu siedzące, typu Don Kichot Mare, nie wiele szczęśliwsze od tamtego, starego wagabundy, lub też specjaliści, którzy do pracy w fachu swym dobrnąć nie mogą. Pierwszy typ *„filantropijny"* — drugi „zawiedzionych" — „zniechęconych", „desperatów", których zawsze ubiega „ktoś nagle potrzebny, lub kandydat do mniejszego lub większego uposażenia", — często nie fachowiec, utrzymujący się jednak na tym stanowisku dzięki odrobinie dobrej woli *„wgryzienia się w robotę"* (typ beznamiętny). Autor omawia ten stan rzeczy tylko ze stanowiska specjalności ekonomiczno - handlowych i prawnych (a inne?).

Słusznym wydaje się nam lęk autora, by po chwilowym zapale i wytworzonej przy tym stanie rzeczy w krótkim czasie nadprodukcji, nie zaczął się masowy odwrót od tych studiów prawdziwych ludzi *„z solą w kościach".*

W. D.

LUTY 1939

Żeglarz

ROK-V NR. II.

Rozkaz Naczelnika Harcerzy L. 3 z dnia 10 stycznia 1939 r.

HARCERZE.

Po raz dziewiętnasty obchodzimy w dniu 10 lutego uroczystą rocznicę tej chwili, kiedy Polska po półtorawiekowej przerwie znowu oparła granice swe o Bałtyk.

Przez dziewiętnaście lat trwało zrazu powolne, potem coraz szybsze przenikanie morza do naszego światopoglądu.

Morze zajmowało coraz ważniejszą pozycję w życiu politycznym, gospodarczym, kulturalnym. Rosła Gdynia, rosła flota wojenna i handlowa, zwiększały się obroty handlu morskiego.

Szczególnie ostatni rok zaznaczył się w tym niepowstrzymanym rozwoju doniosłymi faktami: zwiększeniem floty wojennej i rozpoczęciem budowy pierwszego statku morskiego na polskiej stoczni w Gdyni.

Głębokie przywiązanie do morza, wynikające z jego pełnego zrozumienia, nie powstaje jednak tak szybko, jak rośnie Gdynia.

Na młodzieży polskiej ciąży obowiązek takiego wczucia się w sprawy morskie, by zasłużyła na miano morskiego pokolenia Polaków.

Harcerze winni kroczyć w awangardzie niepowstrzymanego pędu ku morzu.

Niech każdy z Was pamięta, aby nie tylko w dnie uroczystych obchodów, ale i w codzienne dnie pracy zdobywać zrozumienie morza.

Czuwaj!

Naczelnik Harcerzy
(—) Zbigniew Trylski

Część wykonawcza.

1. Zaleca się wszystkim jednostkom organizacyjnym harcerzy w dniu 10. II. b. r. lub w najbliższym terminie urządzić „Apel Morza", t.j. zbiórkę poświęconą rocznicy odzyskania morza.
2. Na zbiórkę można zaprosić rodziców, kolegów itp.
3. Niniejszy Rozkaz Naczelnika Harcerzy, odczytany zostanie na „Apelu Morza".
4. W programie „Apelu Morza" należy przewidzieć:
   a) gawędę o znaczeniu morza;
   b) odśpiewanie pieśni morskich.
5. O przebiegu apelu należy wysłać meldunek z podpisami wszystkich obecnych i sentencją, stwierdzającą pozytywny stosunek harcerzy do morza.

Meldunki należy przesłać pod adresem: Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa I, Widok 10.

BRONISŁAW MIAZGOWSKI

BYLIŚMY PIERWSI

Na wodach śródlądowych i na morzu — jeśli chodzi o młodzież — byliśmy pierwsi.

Są to czasy ciężkich, „samorodnych" kryp, pierwszych nieudolnych kajaków, przedziwnego autoramentu żaglówek, łodzi żaglowo-wiosłowo-pychowych, są to lata moknięcia w kiepskich namiotach i pod gołym niebem, pracy zapamiętałej i zawadiackiej, lata wycieczkowego głodowania i... szkorbutu.

Ale są to zarazem lata niehamowanego niczym entuzjazmu, niegasnącego zapału, lata, kiedy się wierzyło w ideę i w siebie — kiedy się wierzyło nadewszystko — w morze, w jego przedziwną szmaragdową magię, której nikt i nic się nie oprze.

Szafowaliśmy wówczas hojnie siłami, zdrowiem, drogocennym czasem, pociągaliśmy wszystkich, kogo się tylko dało, na morze. Torowaliśmy drogi. Byliśmy pionierami.

Chętnie z każdym dzieliliśmy swój dorobek: — wiedzę żeglarską, sprzęt z trudem zdobyty, środki i możliwości wynikające z naszej w tej pracy pozycji, a przede wszystkim rzecz najcenniejszą, żywy, wyszkolony materiał ludzki.

Mijały lata, a myśmy stale szli po tej drodze. W iluż to tysiącach egzemplarzy rozeszły się nasze skromne, a jak niezmiernie pożyteczne tomiki Biblioteczki K.H.D.Ż., iluż to ludzi nie-harcerzy, przeszło przez nasze kursy, jachty, kajaki, statek szkolny... ileż nawiązano stosunków i uzyskano możliwości działania ścieżynami, które myśmy wydeptali....

Nie żałujemy tego, bynajmniej. Jesteśmy dumni, żeśmy temu potrafili podołać, jesteśmy radzi, że nam właśnie przypadł zaszczyt torowania dróg.

Historia, a więc i historia ruchu żeglarskiego w Polsce, zna tylko fakty. Fakty mówią za nas.

Ale dziś jest inaczej. Inni ludzie, inne drogi, inne metody. Tylko szmaragd morza pozostał ten sam. Dziś nie trzeba byle krypą setkami kilometrów przepychać się przez łachy i mielizny, jazy i błota do utęsknionego morza.

Za zniżką P.U.W.F. i P.W. jedzie się tanio do Gdyni, za kilkadziesiąt złotych można odbyć kurs zaopatrzony we wszystko co potrzeba, jachtem odbyć podróż zagranicę, a jak kto woli bez tych szykan, za sto kilkadziesiąt złotych „Kościuszką" czy innym „Batorym" „Na fiordy Północy" lub „Po radość i słońce na morza Południa".

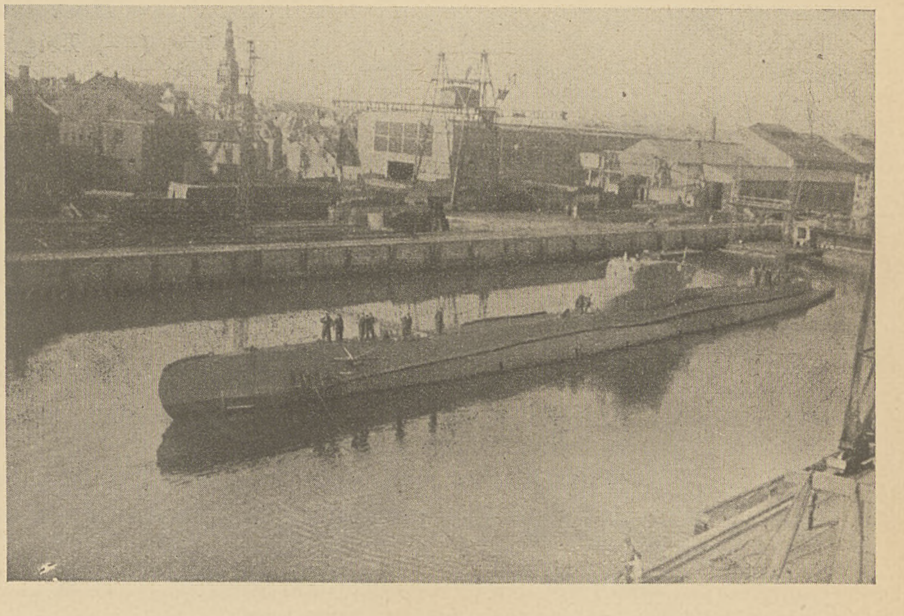
Wiele jest już dzisiaj organizacyj, gdzie można nauczyć się mniej lub więcej dobrze stawiać żagle i manewrować jachtem według mniej lub więcej trafnych i właściwych komend.

A Harcerstwo?!

Harcerstwo jakoś spowszedniało i zszarzało. W tłoku zawsze się powszednieje.

Wprawdzie gdzieś tam Wagner opasuje banderą biało-czerwoną świat, wprawdzie „Zawisza" pracowicie rok w rok pod wodzą niestrudzonego Generała obija się o wszystkie porty w promieniu czterotygodniowej żeglugi, wprawdzie „Poleszuk" u wybrzeży afrykańskich szykuje się do skoku przez Atlantyk, wprawdzie, i tu i tam i ówdzie, ale któż to dziś widzi, kogo to zajmuje i bawi.....

Brak nam reklamy, brak nam umiejętności rozpychania się łokciami, brak nam tupetu i zdolności do wysuwania siebie na plan pierwszy.



„ORZEŁ"

związków i stowarzyszeń, ale nawet w ramach własnej organizacji.

Żeglarstwo już nie jest atrakcją.

Ale mylą się ci, którzy sądzą, że nas zepchną w jakiś szary kąt, że gdzieś tam będziemy sobie wegetować.

Myśmy szli na morze nie dla sportu tylko, nie dla zabawy.

Dla nas żeglarstwo morskie to nie cel jedyny i ostateczny. To tylko wspaniały, porywający, oszałamiający środek.

To tylko droga i metoda.

Pytacie o cel? Weźcie do rąk harcerskie prawo. Ono Wam cel wskaże.

Morze nam dało twarde dłonie, morze nauczyło nas prostej, ale żelaznej logiki i konsekwencji, morze dało nam jasny horyzont i myśl słoneczną. Nauczyło nas wiary we własne siły.

I dziś wiemy: Harcerz służy Polsce; — Polska potężna — to Polska na morzu; — więc, harcerz służy Polsce na morzu i przez morze służy polskiej sprawie morskiej, najszczerzej i najgłębiej pojętej. I niech nikt nie twierdzi, że to banał, że to logika, od siekiery — póki życie samo o tym nie zdecyduje.

Żeglarstwo, jachting — to tylko wstęp, to tylko ciekawy, emocjonujący początek.

Nie zaniechamy żeglarstwa, mimo jego spowszednienia i trudności, jak nie zaniedbuje rycerz turnieju, lecz nie turniej jest przecie przeznaczeniem rycerza.

Wchodzimy w nowy, trudniejszy okres pracy.

Może mniej efektowny, mniej emocjonujący i dla innych widoczny, lecz nie mniej istotny i ważny dla samej sprawy. Młodzi — niech uczą się imać steru i wiosła, stawiać żagle i trzymać na kursie — niech im w tym pomocą będzie „Żeglarz", którego z Nowym Rokiem wznowiliśmy.

Starsi pójdą dalej. Pójdą drogami, które odnaleźli w czasie swych morskich wędrówek, drogami, które im wskazuje odmienny niż u wielu pogląd na świat zrodzony z plusku fal, wiatru słonych powiewów, zgrzytów portowych dźwigów i fata morgany polskich faktoryj kolonialnych za siedmioma morzami, za oceanami....

Inż. A. KONOPKA

KILKA UWAG O HYDROGRAFII

ŁOŻYSKO RZEKI, STAN WODY, WODOWSKAZY, SPAD PODŁUŻNY, GŁĘBOKOŚĆ I PRĘDKOŚĆ

Stojąc na moście nad rzeką widzi się wstęgę wody, ograniczoną brzegami, jest to łożysko rzeki, napełnione przepływającą wodą. Most znajduje się w kierunku poprzecznym do osi rzeki. Kierunek, w którym rzeka płynie, nazywa się podłużnym, woda płynie z góry ku dołowi; brzeg po prawej ręce, stojąc twarzą w kierunku biegu rzeki, tj. patrząc w dół rzeki, nazywa się brzegiem prawym, drugi brzeg, brzegiem lewym, kierunek w górę, kierunkiem *„pod wodę"*, kierunek w dół *„z wodą"*.

Poziom napełnienia łożyska rzeki wodą jest zmienny, zależny od ilości przepływającej wody, poziom ten nazywa się stanem wody, który zależnie od przepływu podnosi się lub opada. Podnoszenie się stanu wody jest oznaką, że rzeka wzbiera, najwyższy poziom do jakiego stan wody podnosi się w czasie wezbrania nazywa się kulminacją.

Stany wody, tj. poziomy napełnienia łożyska, odczytuje się na *wodowskazach,* w regularnych odstępach czasu, a w czasie wezbrań częściej. Wodowskaz jest to łata, z podziałem nurtowym, umieszczona w wodzie, na brzegu lub na filarze mostowym w taki sposób, aby podział na łacie był widoczny dla odczytującego, a łata nie była narażona na uszkodzenie przez wodę lub przez lody.

Podział na łacie jest umieszczony od dołu do góry, łata podzielona jest kreskami dwucentymetrowymi, a pełne decymetry oznaczone są cyframi. Odczytując wodowskaz zapisuje się kreskę podziału na łacie, do której sięga poziom wody, oceniając pojedyncze centymetry na oko. Porównanie dwu odczytów wskazuje, czy woda przybiera, czy opada, lub też, czy stoi na tym samym poziomie. Jeżeli nad zwierciadłem wody znajduje się cyfra 22 i pod cyfrą jeszcze pełne 3 kreski tj. 6 centymetrów i połowa czwartej kreski, więc do 22 centymetrów brakuje 7 centymetrów, to poziom wody znajduje się na podziale łaty: 22 decymetry = 220 centymetrów, mniej 7 cm = 213 cm, czyli 2 m 13 cm i zapisuje się jako odczyt + 213.



„GRYF"

Odczyty wodowskazowe zapisuje się zawsze cyfrą centymetrów, dodając znak + (plus).

Następnego dnia odczytano + 208, znaczy to, że woda opadła o 5 centymetrów.

Podział łaty wodowskazowej wiąże się niwelacyjnie z jakimś stałym punktem, i w razie ponownego osadzania łaty, z jakiegokolwiek powodu uszkodzonej, umieszcza się podział łaty w tym samym poziomie, w jakim był podział dawnej. Dlatego na każdym wodowskazie oblicza się poziom 0 podziału łaty jako zero wodowskazu.

W XIX stuleciu osadzano często wodowskaz w ten sposób, żeby zero podziału wypadało w poziomie przypuszczalnego średniego stanu wody, na takich wodowskazach są odczyty dodatnie nad zerem, i ujemne pod zerem. Często dno rzeki z różnych przyczyn pogłębia się, „idzie w dół", wówczas trzeba łatę przedłużać w dół często nawet poniżej zera. Na wodowskazie w Krakowie, ustawionym jeszcze w r. 1813, do roku 1850 nie spostrzegano stanów poniżej 0, obecnie przeciętny stan wody dochodzi do — 300, a stan 0 oznacza już wezbranie. Na takich wodowskazach odczyty pod zerem oznacza się znakiem — (minus).

Liczba czynnych wodowskazów na rzekach polskich wynosi:

w dorzeczu	Odry	66	stacyj
„	Wisły	379	„
„	Niemna . . .	86	„
„	Dźwiny . . .	16	„
„	Dniepru . . .	90	„
„	Dniestru . .	111	„
„	Dunaju (Prutu)	18	„

Odstęp między zwierciadłem wody i dnem nazywa się głębokością. Głębokość w przekroju poprzecznym jest największa zwykle w środku łożyska i zmniejsza się ku brzegom.

Ilość przepływającej wody w rzece nazywa się objętością przepływu, małe objętości mierzy się w litrach na sekundę, zaś — duże, w metrach sześciennych na sekundę. Objętości przepływu, przy tym samym stanie wody, wzrastają z biegiem rzeki w miarę powiększania dopływów wzrostu dorzecza.

Prędkość płynącej wody mierzy się w metrach lub centymetrach na sekundę, np. badając w jakim czasie pływak rzucony do wody przepłynie daną odległość. Prędkość przepływu zależy głównie od spadku podłużnego, a w przekroju poprzecznym jest największa — w miejscu największej głębokości i maleje ku brzegom. W rzecze, w kierunku podłużnym linia największych głębokości i największych prędkości nazywa się *nurtem.*

Zwierciadło wody stojącej nie ma spadku, zaś woda płynąca ma spadek w kierunku prądu. Spadek oznacza się w „promillach", a więc różnica poziomów zwierciadła wody w metrach dwu przekrojów odległych o tysiąc metrów, spad rzeki 0'18 znaczy 18 centymetrów na jeden kilometr.

(c. d. n.)

STANISŁAW LUDWIG

REJS WŁADYSŁAWA WAGNERA

II. PRZEZ PACYFIK

Silna wola, hart ducha, wytrwałość i energia odniosły zwycięstwo. Pomimo wielu przeszkód i trudności Wagner szczęśliwie zakończył budowę jachtu, prowadzoną przy finansowej pomocy ZHP.

Działo się to w Quayaquil, portowym mieście Ekwadoru, w lecie 1937 r. Z Sydney przypłynął p. Kondratowicz, znajomy z poprzedniego pobytu w Australii *), który miał towarzyszyć w rejsie przez ocean Spokojny. Wszystko układało się dobrze. Jacht był mocny i pięknie zbudowany. Towarzysz odpowiedni, znający morze, pełen zapału dla przedsięwzięcia, które miało przynieść sławę banderze polskiej, nieznanej na morzach południowych.

Coprawda brakło pieniędzy na należyte wyekwipowanie jachtu na tak długi rejs, ale zato była odwaga, było doświadczenie i zapał — a to najlepszy ekwipunek.

Władze Ekwadoru myślały inaczej.... Oto urywek z listu Wagnera:

„....różne komisje po zbadaniu Zjawy w dniu odjazdu złożyły raport o brakach ekwipunku, jak chronometr, log, zapasowa kotwica, zapasowe i sztormowe żagle. Na godz. drugą po południ. wyznaczony był odjazd (wraz z odpływem), a o godz. 13.30 kapitan portu oświadczył mi stanowczym głosem, że wobec powyższych braków, a przedewszystkim braku chronometru, wyjazd jest zabroniony.

Jakto — zwrócił się do mnie kończąc — chcecie wypłynąć małym statkiem i to bez motoru w tak długą podróż, pozbawieni tylu niezbędnych rzeczy? Ekwador nie jest dzikim krajem, lecz cywilizowanym i na śmierć nie posyła ludzi.

W duchu, gdzieś w głębi siebie, tak żeby nie zauważył, przyznawałem mu rację, lecz „mus" wyjazdu kazał mi stać przy swoim.

Dziękując losowi, że nauczyłem się języka grandów hiszpańskich, począłem mówić. Słowa sypały się z ust, jak poruszone z ula pszczoły.

*) Patrz artykuł w n-rze poprzednim.



Mówiłem długo i często ocierałem pot z czoła, wypatrując intensywnie lecz nieznacznie oznak, jakie wrażenie wywołują moje słowa.

Udało się. Wyjazdowe papiery „Zjawy III" podpisał, choć z niechęcią. Widziałem wyraźnie, że był niezadowolony z samego siebie i aby go pocieszyć, rzekłem: „Kapitanie, komuż z nas dwóch moje życie jest droższe? Ja trafię na Tahiti i na dowód tego zawiadomię Cię stamtąd".

Wywołało to uśmiech na jego obliczu i na odchodnym życzył mi szczęśliwej drogi".

19. VII. 1937 r. rejs przez Pacyfik rozpoczął się. Przed żeglarzami leżała przestrzeń największego z oceanów, za horyzontem krył się cel, oddalony o 8000 mil morskich.

Zjawa III odpłynęła w mrok nocy.

Gdzieś w odległej Polsce myśleli o niej najbliżsi Wagnera i grono harcerzy. Po drugiej stronie Pacyfiku, w Sydney, oczekiwała rodzina p. Kondratowicza.

A tymczasem płynął dzień po dniu w ciężkiej, żeglarskiej pracy:

Oto znowu urywki z listu Wagnera: „.....silne wiatry i szkwały darły żagle i liny, a bloki pękały jeden za drugim. Później znów kłopoty z nawigacją. Kurs był na Tuamotu, następnie na Tahiti, lecz czy znajdę je, pierwsze oddalone o 3800 mil, drugie o 4200 m.

Pytanie to, jak zmora, męczyło mnie podczas snu. Co drugi dzień robiłem obserwację słońca, a czasem i gwiazd; wkładając w to całe swe doświadczenie, nabyte w latach uprzednich i ujmując sobie snu, mozoliłem się nad wynajdywaniem pozycji jachtu. Naturalnie rezultaty otrzymałem, lecz nigdy nie mogłem być pewny ich dokładności. Chronometru nie miałem, polskie tablice nawigacyjne były w tym wypadku nie wystarczające.....

....na morzu z powodu braku odpowiednich żagli nie można było zostawić Zjawy ani na pół godziny, by szła samosterownie. Ciągłe wachty zmęczyły nas.....

....jednakże los zdarzył, że niepewność i obawy moje okazały się nieuzasadnione, bowiem 18. VIII. 1937 r. p. Kondratowicz zauważył ląd — spodziewaną wyspę Takume. Było to tak radosną niespodzianką dla mnie, że podskoczyłem parę razy po pokładzie jak dzieciak".

Jakiej sztuki dokonał Wagner, przepływając 3800 m.m. bez chronometru, a więc bez możności robienia dokładnych obliczeń pozycji, i trafiając na obraną wysepkę, ocenić może każdy żeglarz.

Zjawa zatrzymała się na Raroia, jednej z wysp archipelagu Tuamotu na kilkudniowy odpoczynek. 25. VIII. podniesiono kotwicę i skierowano się na Tahiti. Głos znów oddajemy Wagnerowi:

„.....o godz. 2-giej w nocy ominęliśmy cypel ostatniej wyspy poto, by wpaść w szalejący



Wagner w Sydney z towarzyszem podróży przez Pacyfik p. Kondratowiczem i jego żoną.

od dwóch dni z tej strony Tuamotu sztorm. Siedząc wtedy przy sterze, podczas gdy Zjawa III pod fokiem i podwójnie zarefowanym grotem gnała w trzyczwarte wiatru ku odległej o 220 mil Tahiti, myślałem, ile to brakuje ożaglowaniu Zjawy III.

Przed Tahiti wypogodziło się. Dn. 28. VIII. wieczorem byliśmy przy wejściu do portu Papeete, w nocy staliśmy w dryfie, a 29. VIII. rano weszliśmy do portu, holowani przez pilota, który na samym wstępie wspomniał wizytę „Daru Pomorza"....."

Oto fragment z listu p. Kondratowicza:

„...Jesteśmy w Papeete. Okrzyczane, opisane w wielu książkach miejsce. Perła Pacyfiku. My jednak jesteśmy rozczarowani. Nie ma już dawnej rozkosznej, nieokiełznanej swobody i romantyzmu w życiu Papeete. Coraz bardziej wdziera się regulamin, przepis — cywilizacja. Znika lawa-lawa, zastępuje je pidżama, wysoki obcas, dekolty, złote zęby. Tahitanie chcą być Europejczykami. Poznali pieniądz, poznali wartość złota. Papeete czeka na bogatych...."

14. IX. 37. Zjawa opuściła Papeete i popłynęła dalej na zachód, zatrzymując się na krótki pobyt na jednej z wysp archipelagu Wysp Towarzyskich - Borabora, gdzie nastąpiło spotkanie Wagnera ze słynnym francuskim samotnym żeglarzem Allain Gerbault. Z Borabora skierował Wagner swój jacht na archipelag Cook'a, gdzie zatrzymał się na wyspie Rarotonga.

2. X. 37 podniósł kotwicę, zamierzając bez zatrzymania płynąć do Sydney, odległemu około 3500 m.m. Żegluga trwała 35 dni. Wreszcie 5 listopada na redę portu sydneyskiego wpłynął mały jacht pod polską banderą, nieznaną dotychczas w tym wielkim porcie Australii.

Pokład zaroił się od reporterów i fotogra-

fów. Sensacja była niemała. Przez kilka dni sprawa wyczynu Wagnera zajmowała wszystkie dzienniki. Ton artykułów był zawsze jeden: podziw dla młodego polskiego harcerza, który tak dzielnie służy banderze polskiej.

Oto urywek z listu p. Kaczanowskiego, zamieszkałego w Sydney, który był świadkiem naocznym tych wydarzeń:

„....Wagner swoim wyczynem zaskarbił sobie uznanie ogółu i prasy. Nie pamiętam, żeby kiedykolwiek przedtem prasa sydneyska ustosunkowała się tak przychylnie i poświęciła tyle miejsca na opis czynu Polaka.... Przybycie Zjawy III do portu Sydney sfilmowano i wyświetlano we wszystkich kinach. Nie omieszkano też zrobić wywiadu przed mikrofonem, podczas którego wypytywano Wagnera nie tylko o szczegóły z podróży, ale i o Polskę. Wagner skorzystał z tej okazji i opowiedział o szybkim rozwoju Gdyni, o wzroście floty handlowej i wojennej i o ogólnych postępach Państwa Polskiego, a wiadomości te wzbudziły podziw i uznanie pytających..."

W następnych numerach „Żeglarza" odtworzymy pobyt Wagnera w Sydney i ostatni etap podróży do Indii Hol., przez ocean Indyjski, morze Czerwone i t. d.

LUDWIK WALASIK

DOOKOŁA ŚWIATA NA JACHCIE „POLESZUK"

II. Rabat — Sale — Meknes — Mogador.

Na pokładzie s/j „Poleszuk",
wrzesień — październik.

Pan Tay, wybierając się do Fezu w sprawach handlowych, zaproponował nam wycieczkę swym samochodem, z czego oczywiście korzystamy. Wyjechaliśmy w środę 21 września. Początkowo droga biegnie wzdłuż wybrzeża, jest to piękna, asfaltowana szosa, na której auto rozwija szybkość przeciętnie 80 km. na godzinę. Mijamy liczne plantacje winogron, sady oliwkowe, przydrożne kaktusy, drzewa eukaliptusowe. Opodal bieleją kopulaste budynki — to marabuty — grobowce świętych. Po godzinnej jeździe zatrzymujemy się w Rabacie. Rabat jest stolicą francuskiego Marokka; liczy 80.000 mieszkańców, w tym 25.000 Europejszyków. Tu stale przebywa sułtan i rezydent Francji. Oglądamy pałac sułtański, siedzibę rezydenta i mauzoleum Marszałka Lyautey, zdobywcy i pacyfikatora Marokka. W Medinie, t. j. dzielnicy arabskiej, zwiedzamy Hassan Tour i mury starego meczetu z XII wieku.

Po drugiej stronie rzeki leży osławione Sale, kilkakrotnie oblegane przez Francuzów, dawne gniazdo piratów, wiecznie niepokojących południową Europę swymi śmiałymi napadami.

Ruszamy dalej do Port Lyautey, zbudowanego na gruzach dawnej fenickiej osady, i teraz kierujemy się na wschód ku Volubilis, stolicy rzymskiej kolonii. Zachowało się tu wiele rzeczy z czasów władców świata: forum, bazylika, łuk triumfalny Caracalli, dom pod kolumnami, łaźnie rzymskie z mozaikową posadzką i mieszkania prywatne. Drobiazgi, monety i przedmioty codziennego użytku, znalezione wśród ruin, oglądaliśmy w miejscowym muzeum.

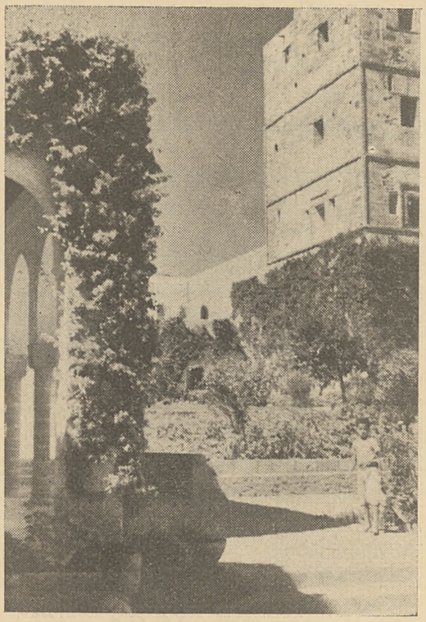
Stąd roztacza się piękny widok na Moulay - Idris, malowniczo położone na zboczu górskim. Jest to ponoć jedno z najstarszych miast arabskich, które założył sułtan Moulay-Idris, święte miejsce pielgrzymek muzułmańskich, gdzie niewierny może przebywać tylko w dzień, a żydom wstęp do miasta wzbroniony.

Bierzemy przewodnika i krętymi uliczkami wspinamy się na szczyt górski, skąd całe miasto widać jak na dłoni. Słońce zachodzi, nasz przewodnik niecierpliwi się. Za chwilę muezzin zacznie wzywać do modlitwy. Najwyższy czas, by niewierni opuścili święte miasto.

Odjeżdżamy. Zagradza nam drogę gromadka dzieciaków i wykrzykuje: „Vive la France!, Give me penny".



Mogador.



Sale.

Zmrok zapada. Mijamy wioskę arabską: przed lichymi szałasami mieszkańcy gotują wieczerzę przy ogniskach. Noc jest ciepła i pogodna. Zdala migocą światła — to Meknes. (Nocujemy w hotelu — nocleg na 3 osoby — 4 złote, winogrona po 8 groszy kilo!).

Następny dzień spędzamy w starożytnym Fezie założonym w IX wieku, stąd udajemy się autobusem do La Porte Bon Jehude — wejście do miejscowej Mediny. Tu dopiero prawdziwy Wschód! Wąskie, natłoczone uliczki pełne zgiełku i przeróżnych zapachów... Po obu stronach sklepiki lub warsztaty, tkalnie dywanów, kuźnie — sklepy uszeregowane przeważnie według branż. Tłum Arabów w białych burnusach, kobiety z zasłonami na twarzach... to wszystko nadaje całości dziwny, egzotyczny charakter.

Od czasu do czasu wyłoni się zza zakrętu zdobna mozaiką studnia arabska lub wejście do meczetu. Trafiamy akurat na święto Moulay Idrissa. Spotykamy więc kilkakrotnie procesję: śpiewają coś w rodzaju litanii, przy tym wymachują rękami, podskakują i klaszczą wymawiając co chwila nowe imię świętego. Odbywa się to wszystko w nastroju dość wesołym.

Zachodzimy do Medressy, t.j. szkoły muzułmańskiej. W pośrodku dużego dziedzińca stoi studnia służąca do rytualnego mycia nóg. Ściany pokryte arabeskami, z boku na matach siedzą wierni odpoczywający po długiej modlitwie. Następnie udajemy się do domu szeryfa. I tu spotykamy ów obszerny dziedziniec, maty i materace. Szeryf, gdy się dowiedział, że jesteśmy Polakami, pokazał nam książkę polską pod tytułem „Tatarzy w wojsku polskim”, ofiarowaną mu przez autora (którego osobiście dobrze znam). Chwali się zdjęciami, na których występuje w pełnej gali, przy orderach, w towarzystwie marszałka Lyautey, a w czasie pożegnania poleca sklep swych synów, objaśnia, gdzie to on się znajduje i co tam można kupić.

Zmęczyło nas zwiedzanie, już marzymy, żeby jak najprędzej znaleźć się w „domu” — na naszym jachcie.

W powrotnej drodze zahaczamy o Meknes. Nie tracimy czasu darmo. Być w Marokku i nie widzieć Legii Cudzoziemskiej? Udajemy się do pułku, pytamy o Polaka tam służącego. Nie zastajemy go. Uprzedzająco grzeczny podoficer oprowadza nas po koszarach opowiadając o życiu żołnierzy afrykańskich.

W Meknes, jak wszędzie — piękne meczety. Stare miasto otoczone murami, przy budowie których pracowało 50.000 giaurów. Potężne mury zbudowali chrześcijanie-niewolnicy swym odwiecznym wrogom. Następnego dnia przeżywamy nowe mocne wrażenia. Po obiedzie u p. Kacperskiej udajemy się na lotnisko i odbywamy pierwszą podróż powietrzną w samolocie pilotowanym przez samą p. Kacperską.

We wtorek 27 września opuszczamy Casablankę. Na pokładzie „Poleszuka” wieziemy trzech pasażerów. Miło jest za gościnę móc gościną odpłacić. Jadą z nami do Megadoru p. Kacperska, p. Cykowski i Francuz p. Brun.

Pogoda piękna, wieje słaby wiatr, jacht ledwo porusza się. Korzystamy z okazji i kąpiemy się. Ledwieśmy wyszli z wody, aż tu patrzymy, kręcą się u burty żarłoczne rekiny. Spóźniły się bestie!

W morzu wre życie: odprowadzają nas stada wesołych delfinów. Niektóre wyskakują z wody na kilka metrów w górę. Delfiny towarzyszą nam już całą drogę do Brunsbüttel, ledwie jedno stado oderwie się, napotykamy drugie, trzecie...

Oto i Mogador. Żegnamy gości, lecz nie rozstajemy się od razu.

Nadeszły niepokojące wieści z dalekiej Europy. Grozi wojna. Kto wie, może przyjdzie zawrócić do Ojczyzny, by wypełnić swój obowiązek obywatela-żołnierza i jeszcze dowieźć kilku ochotników z afrykańskiej Polonii. Kto to wie, co czas przyniesie. Czekamy w Mogadorze na wyjaśnienie się sytuacji.

(c. d. n.).

MARIUSZ ZARUSKI

Zgubiony Dzień

A to dobry początek
Dla obliczeń szturmana:
Od samego już rana
Stracił myśli swych wątek.

Bo jak szpilka złamana
Gdzieś się podział mu piątek...
Każdy nieba zakątek
Według wzorów Czapmana

Już przeszukał dokładnie:
Szukał w niebie i na dnie —
Nigdzie niema i kwita.

Djabłu będzie na zdrowie,
Gdy kapitan się dowie
I o piątek zapyta!...

ANTONI GREGORKIEWICZ

ZABAWY I GRY W WODZIE

(artykuł dyskusyjny)

Zabawy i gry w wodzie kryją w sobie duże wartości wychowawcze, są one bowiem doskonałym środkiem do wyrobienia wielu zalet cennych w charakterze człowieka, pozwalają rozwijać wszechstronnie i harmonijnie cały organizm i odbywają się w idealnych warunkach higienicznych, gdyż na słońcu i czystym, wolnym od kurzu i bakterii powietrzu.

Zabawy i gry w wodzie oswajają młodzież z wodą i stanowią szereg naturalnych ćwiczeń pomagających w przyswojeniu i ugruntowaniu nawyków składających się na umiejętność pływania i ratowania, oraz mechanicznego posuwania się po wodzie (elementy wiosłowania) i wreszcie przygotowują ją do obrony kraju.

W związku z tym ostatnim celem, uczą młodzież przechodzenia wbród przez głęboką wodę, w ten sposób, by nie zamoczyła przenoszonych przedmiotów, uczą pływania w ubraniu, rozbierania się w wodzie, co ma również duże znaczenie przy ratownictwie.

WSKAZÓWKI METODYCZNE

Zabawy i gry wykonywane w wodzie muszą być dostosowane do wieku i wyrobienia fizycznego harcerzy. Należy się starać, aby udział w nich brała młodzież możliwie o jednolitym składzie pod względem wieku (np. zuchy w wieku od 8 do 9 lat, harcerze od 10 do 12 lat i od 13 lat wzwyż).

Na jednego instruktora prowadzącego gry w wodzie powinno przypaść nie więcej jak 12 zuchów lub 20 harcerzy.

Prawidła zabaw i gier należy wytłómaczyć przed wejściem do wody. Zabawy bieżne dawać można jedynie w wodzie płytkiej, dochodzącej najwyżej do kolan.

Niezmiernie ważnym uzupełnieniem zabaw i gier w wodzie, oswajających z wodą, są skoki do wody, których celem jest wyrabianie w młodzieży odwagi i woli, wreszcie panowania nad postawą i ruchami ciała w powietrzu, w chwili zanurzania i wynurzania się z wody. Zabawy i gry w wodzie powinny być tak dobrane, by poza oswajaniem z wodą były również przygotowaniem do nauki pływania.

Wśród bawiących się w wodzie musi panować wzorowa karność. Wpychanie się wzajemne do wody, zatapianie jednych przez drugich i inne wybryki nie powinny mieć miejsca. Należy od początku z naciskiem wytłómaczyć, że nie wolno bez przyczyny krzyczeć — „tonę”.

Prowadzący zabawy i gry w wodzie musi koniecznie umieć sam dobrze pływać i znać się na ratownictwie.

Do prowadzenia gier w wodzie nadaje się tylko teren z wodą czystą, stojącą lub o bardzo nieznacznym prądzie z twardym i piaszczystym dnem. Ze względu na bezpieczeństwo należy również zbadać dno terenu, czy niema w nim dołów, szkła lub innych ostrych przedmiotów. W razie jakiejkolwiek wątpliwości co do zdrowotności wody, konieczne są badania bakteriologiczne.

(d. c. n.).



„KAPAREN"

Chlubą Szwedzkiej Szkoły Żeglarskiej, z którą łączy nas serdeczna przyjaźń, jest piękny jacht szkolny „Kaparen". Jacht ten już dwukrotnie odwiedzał Gdynię i zna go wielu harcerzy — żeglarzy. Ponieważ zawsze wzbudzał duże zainteresowanie ze względu na swoją wielkość, pokrewne zadania, jak nasz „Zawisza Czarny", wreszcie jako statek naszych przyjaciół; umieszczamy w „Żeglarzu" jego opis.

„Kaparen" skonstruowany został przez inż. B. Bothén z Göteborga, a wybudowany przez stocznię w Landskronie (Płd. Szwecja). Przy opracowywaniu tego typu statku, myślą przewodnią było stworzenie jednostki pełnomorskiej, dostosowanej do jaknajlepszego szkolenia żeglarskiego młodzieży.

Po zbadaniu wielu projektów, wybrano wreszcie kecz o następujących wymiarach:

dług. po pokładzie	25.40	m.
„ w linii wodnej	19.80	„
największa szerokość	5.80	„
zanurzenie	3.44	„
wolna burta	1.12	„
wyporność	107.6	tonn
powierzchnia żagli	325	m²
balast wewnętrzny	30	tonn
„ zewnętrzny	10	tonn

Kadłub wykonany jest z dębu z poszyciem grubości 2¼ cala na dębowych żebrach i kilku żelaznych.

Urządzenie wnętrza statku jest proste i celowe.

Na rufie: kabina nawigacyjna, kajuta kapitana, toaleta, salon.

Międzypokład zajmuje obszerna kabina załogi szkolnej na 30 koi, z wygodnym urządzeniem nawet na dłuższe rejsy. Znajduje się tam odpowiednia ilość stołów składanych, pozatym ławki, szafy.

Z kabiną tą łączy się umywalnia na 6 miednic i WC.



„KAPAREN"

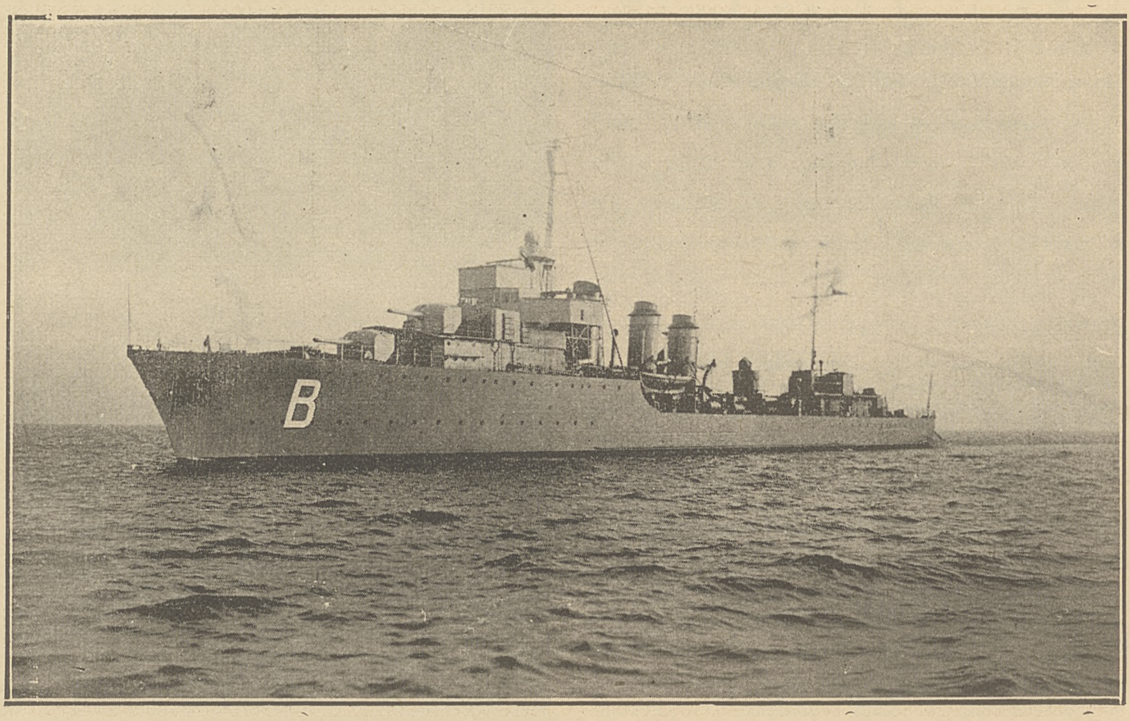
Kuchnia umieszczona przed grotmasztem wpuszczona jest w pokład do połowy.

Na dziobie mieszczą się magazyny, kabiny stałej załogi i forpik.

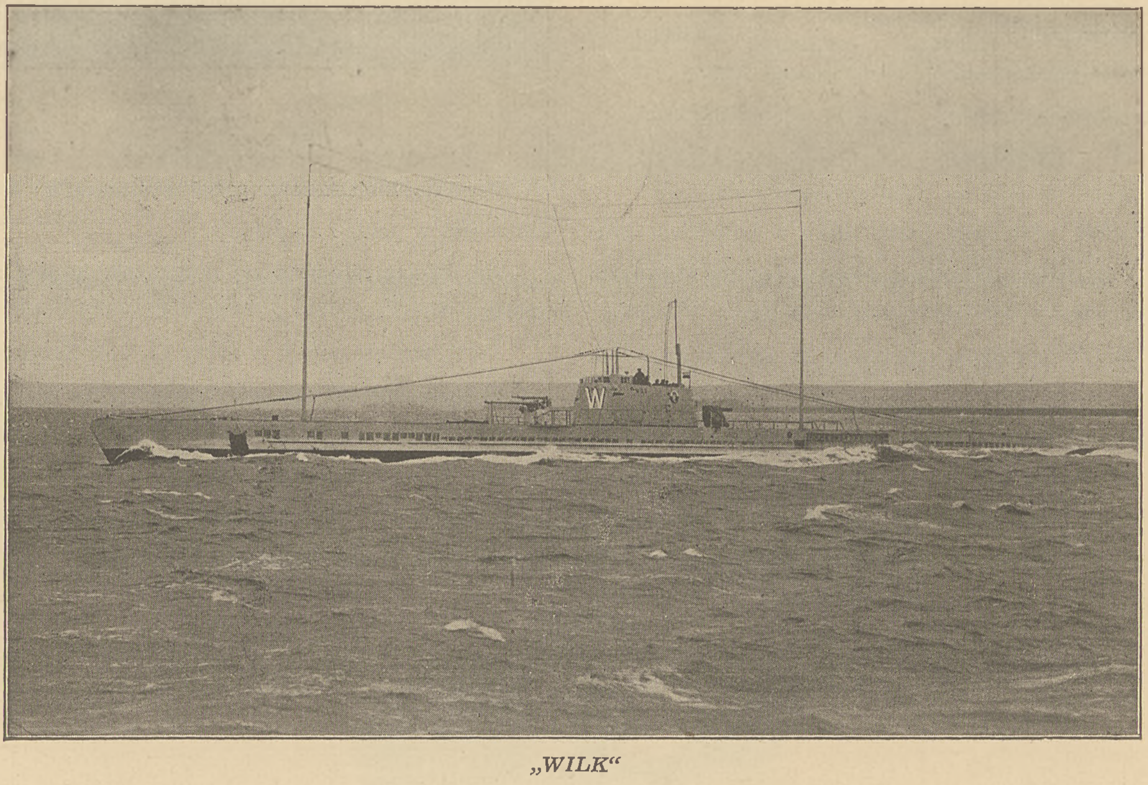
Jacht posiada motor o mocy 47 KM. Zaopatrzony jest w 3 szalupy ratunkowe, z czego jedna motorowa.

Spuszczony na wodę został w 1935 r. W ciągu 4 sezonów odbył kilkanaście długich rejsów po Bałtyku i m. Północnym. Obecnie znajduje się na Atlantyku w drodze na wyspy Kanaryjskie.

L



„BURZA“



„WILK“

WŁADYSŁAW DRAPELLA

BADANIA W ZAKRESIE KULTURY MORSKIEJ

I. WSTĘP.

„Nazywanie morza naszym dawnym miejscem pobytu bynajmniej nie jest przenośnią" — twierdzi prof. W. Beebe na jednej z kart swej kapitalnej książki: „923 metry w głąb oceanu" i dodaje: „Najbardziej może zdumiewa nas to, że sam organizm ludzki dostarcza wyraźnego dowodu co do naszego dawniejszego życia wodnego, a nawet wskazuje na bliższy okres czasu, kiedy jakiś zamierzchły nasz przodek wypełzł na suchy ląd". — Kiedy to nastąpiło? — Gdy ocean był tylko w jednej trzeciej tak słony jak obecnie. Czyż można żądać dokładniejszego określenia tego tak ważnego faktu (krew ludzka zawiera trzy razy więcej soli niż woda morska). Obliczenie więc nie jest tak trudne, wynik da z pewnością cyfrę astronomiczną. „Wydaje się to godną podziwu rzeczą — pisze dalej prof. Beebe, — że chodzimy dziś po lądzie dzięki ożywiającej nas odrobinie wody dawnych mórz, która krąży w naszym organiźmie".

Ta hipoteza wyłonienia się praczłowieka z pramorza nie jest pozbawiona podstaw legendarnych, czy mitologicznych, poetyckich, historiozoficznych, wreszcie biologicznych. Postarajmy się rozwinąć tę koncepcję. Po tym wstąpieniu na ląd radość przekształcania się w organizm coraz to doskonalszy, budzenie się zmysłów i gonitwa, ucieczka od miejsca stworzenia w głąb lądu. Bez celu?, a może z celem, pierwszą wolą: zapomnieć o tej przeklętej przepływającej przez organizm słonej wodzie, którą teraz krew tak do złudzenia smakiem przypomina...

A potem — osiedlanie się nad brzegami rzek i oaz. Następuje teraz faktyczne zagospodarowywanie się kulturalne i organicznie (mowa, wynalazki — kierunek, zdolność liczenia, pisania i t. d., i t. d.). Budzą się zdolności grupowe, plemienne, rasowe, wreszcie narodowe, jako pewne stałe wartości materialne szeregu pokoleń z pewną duchową nadbudową. (Ernest Barker: Charakter narodowy i kształtujące go czynniki). I wreszcie nagły powrót do miejsca wyjścia, nad morski brzeg.

II. TYPY KULTUR.

Już z zakończenia poprzedniego rozdziału wynika że zająć się nam wypada trzema a właściwie czterema typami kultur: 1. kulturą oaz pustynnych, najmniejszych skupień ludzkich, 2. kulturą nadrzeczną, czy dorzeczną, 3. nadmorską i wreszcie 4. bliżej niezbadaną i trudną do określenia kulturą głębokich kontynentów.

Do kultur oaz pustynnych zaliczymy wszystkie skupienia pastersko-ogrodnicze, ciągnące się od środka Afryki (Tibesti), przez Arabię, aż do pustyni Gobii; do następnej, najstarsze cywilizacje świata: egipską, babilońską, chińską, indyjską i ludów obszarów od Turkiestanu aż po Ob; do następnej, kulturę ludów malajsko-polinezyjskich, podbiegunowych, oraz najbardziej nas interesującą kulturę regionu śródziemnomorskiego, jak również morza bałtyckiego i północnego.

Zajmijmy się tymi dwoma europejskimi kulturami nadmorskimi. Twórcami ich byli nie twórcy kultur nadrzecznych, a ludy zupełnie innego pochodzenia, ludy olbrzymich przestrzeni lądowych, — hordy koczownicze o temperamencie energicznym, zdrowym rozsądku, „zmyśle kierunku", inteligencji nierozbudzonej, które dotarłszy nad brzeg morski „wstępowały śmiało na morze", jakby ono było tylko dalszym przedłużeniem pustynnego szlaku. Te ludy zwyciężając stare kultury, przez nie zwyciężane, stworzyły typ wyższej kultury nadmorskiej. Byli nimi ariowie, którzy w szybkim czasie zwyciężyli Karów i Kartagińczyków, we wschodniej, a Iberyjczyków w zachodniej części Morza Śródziemnego.

Po statecznych kulturach nadrzecznych (i niższych nadmorskich), które cechuje stałość, trwałość, mała zdolność do rozprzestrzeniania się, rozwój stopniowy, powolny, zależność od wód nad którymi siedzą i warunków fiziologicznych, uległość wobec najeźdźcy (Babilonia, Egipt, Chiny, Indie), następują kultury nadmorskie, które cechują duże wahania, wielka energia i żywotność, zdolność do rozprzestrzeniania się i szybkiego upadku, ponieważ siła rozmachu nie wiąże się w żaden stosunek z siłą trwania i odporu (liczebność, moralność). Nazwiska jedynowładców mórz zmieniają się szybko. Po Grekach (Ateny) i Kartaginie Rzym, po nim Bizancjum (Konstantynopol), Arabowie, miasta włoskie (Wenecja), a na oceanach Hiszpania, wreszcie Anglia, która po ustąpieniu krótkiej wielkości Portugalii i Niderlandów, po dzień dzisiejszy mimo rosnącej potęgi U.S.A., Japonii, Włoch i Niemiec dzierży władzę na morzu.

Historia bałtyckiego i północnego ośrodka kultury morskiej przedstawia się mniej barwnie. Twórcami byli tu Germanie, mimo, iż wybrzeża tego regionu nigdy nie były wyłącznie w ich posiadaniu. Do nich jednak należało panowanie na morzu, gdyż ludy fińskie, litewskie i słowiańskie były zbyt słabe i nieudolne, nie wykazywały zwartości organizacyjnych ni chęci podbojów. Pierwotnych władców tych stron Wikingów, zepchnęła na plan dalszy kultura hanzeatycka plemion niemieckich, która łącząc się z kulturą śródziemnomorską w okolicach La Manche, tworzy kulturę anglosaską, jako najwyższy dotychczas pro-

dukt kultury nadmorskiej, przesuwając na kanał północny punkt ciężkości ruchu handlowego i kulturalnego, oraz sztuki wojennej.

III. UDZIAŁ POLSKI.

W tych walkach o rolę dziejową na morzu nie było Polski. Nasze poczynania polityczne i naukowe na tym odcinku są dotychczas b. skromne. Zupełnej ignorancji morza przez poprzednie pokolenia nie można usprawiedliwić. Wszystkie siły narodu i myśli muszą się zwrócić teraz na ten zapomniany odcinek, aby odrobić stracony czas, poznać gruntownie pracę innych narodów w ogólnym dorobku światowym, by po wielu latach pracy stworzyć polski typ kultury morskiej, z pomocą materiału obcego lub polskiego i mózgu polskiego twórcy. W jaki sposób? Prosty. Chcąc. Myśmy jeszcze nigdy niczego faktycznie nie chcieli gorąco i wspólnie. Pierwiastek uczuciowy w stosunku do zamiaru jest niezbędnie potrzebny. Morze musi się stać i w naszym społeczeństwie ideą główną i przewodnią, nadwartościową, realizowaną wysiłkami uczonych, opartymi na szeroko pomyślanym materiale i aparacie pomocniczym. Chodzi o stworzenie silnej, jednej, centralnej, bazy badawczo-naukowej, któraby miała wiele gniazd we wszystkich częściach świata, — oraz rozporządzała ruchomymi bazami (statkami), zaopatrzonymi w niezbędne urządzenia laboratoryjne i biblioteki. Polska stacja na Helu nie nadaje się do większej pracy, nawet przy współpracy małego statku Morskiego Instytutu Rybackiego „Ewa" i budującego się nowego statku badawczego o dług. zaledwie 17 m. Projekt rozbudowy tej stacji nie doczekał się narazie zrealizowania. Stacja, któraby powstała, która musi powstać, jeśli chcemy, aby nasze stnowisko w Międzynarodowej Radzie Badań Morza (Kopenhaga) nie było tylko aktem kurtuazji starych wygów morskich w stosunku do najmłodszego marynarza jakim jest Polska, powinna objąć nietylko sprawy badań fauny i zjawisk wchodzących w zakres nauk przyrodniczych, tak jak to czynią dotąd wszystkie istniejące stacje (francuskie, w Banyouls sur Mer, Roscoft, niemieckie na Helgolandzie i w Neapolu, włoska w Mesynie, angielska w Plymunth, amerykańska w Wood-Hole i Jugosłowiańska w Splicie), ale objąć badania historyczno-kulturalne i językoznawcze, etnograficzne, inżynieryjne i medyczne, ekonomiczno-handlowe, architektoniczne, oceanograficzne, prawne, archeologiczne, antropologiczne oraz sztuki i kultury — słowem wszystkie te składniki, które wchodzą w skład kultury morskiej, pojętej w całym tego słowa znaczeniu. Rozbudowa takiego centrum będzie rzeczą kosztowną. Samo utrzymanie taboru jest dla państw daleko lepiej od Polski zagospodarowanych ciężarem, który usiłuje się zmniejszyć, poruczając statkom badawczym zadania strażnicze n.p. nad flotylami rybackimi na Morzu Północnym. Prof. M. Siedlecki proponuje dwa typy statków badawczych — jeden, o dużym zasięgu pływania przeznaczony do dalekich wypraw i badań krążowniczych większych obszarów oceanicznych, o pojemności do 1000 ton i silnych motorach, oraz dużych laboratoriach i — małe jednostki do badań przybrzeżnych, krótszych, na obszarach mniejszych. Najlepszym typem statku badawczego jest obecnie szwedzki „Skagerak *)".

IV. ZAKOŃCZENIE.

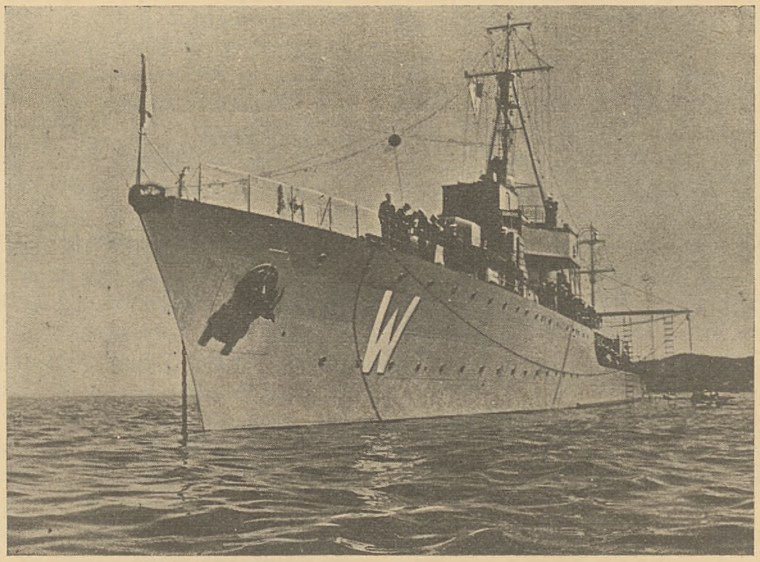
Obecnie prócz Instytutu Bałtyckiego, Towarzystwa Przyj. Szt. i Nauk w Gdańsku, Tow. Nauk. w Toruniu i Instytutu Morskiego i Kolonialnego L.M.K., będącego jeszcze ciągle w organizacji, oraz pojedyńczych sił fachowych i prawie-fachowych zajmujących się zagadnieniami morskimi w sposób jeszcze raczej dorywczy, dla rozrywki, dla chwilowego kultu, lub popłatności tego tematu, niż ze zrozumienia konieczności, nie pracuje żadna inna organizacja. Na czoło wysuwają się, poza pewną przewagą w ostatnich czasach badań ekonomicznych (Bilek M., Borowik J., Gazeł A., Hilchen F., Horowitz B., Jarochowski K., Kamieniecki H, Kasprowicz B., Piotrowski G., Siebeneichen A., Spitzer T.), studia językoznawcze, przeważnie poświęcone językowi kaszubskiemu, czy pomorskiemu, niż słownictwu morskiemu i jego etymologii. (Nitsch, Linde, Janowicz, Karłowicz, Masovicus, Kryński, Jagić, Hanusch, Dobrzycki, Lorentz, Brückner, Bodouin de Courtenay, Ślaski, Zaruski, Stadtmüller, Kleczkowski). Potem historia. (Bujak, Tymieniecki, Kubala, Askenazy, Baranowski, Bieliński, Bodniak, Czeczott, Frankowski, Górski K., Koczy, Krauschar). W innych dziedzinach, ilość autorów i pozycyj bibliograficznych jest prawie znikoma. W literaturze nazwisk o prawdziwej wartości niewiele, krytyka niepewna, w inżynierii i medycynie prawie brak pozycyj, sztuka, poza kilkoma twórcami, krytyki i prac nie wydała. Zagadnienia kolonialne, wysuwające się ostatnio na czoło, to raczej problem gospodarczy, niż badawczy, pozbawiony głębszych studiów naukowych i wieloletniej praktyki. Tak przedstawia się nasz dorobek. Musimy pamiętać, że wytwórczość, produkcja naukowa, nawet bardzo obfitą, nie jest sprawdzianem twórczości naukowej (kreacji), i nie jest wyrazem „stopnia morskości" danego narodu.

Powołane rok temu do życia Towarzystwo Marynistyczne musi dążyć do stworzenia centralnej bazy naukowo-badawczej, tworząc w ten sposób jedynie warunki dla przyszłych twórców, którzy poprowadzą badania, nadadzą im wartość ogólnoludzką z piętnem niezaprzeczonym twórczości polskiej.

BIBLIOGRAFIA: Dr. Bujak Franciszek: **Kultury morskie i lądowe.** Toruń 1934, s. 25. Wyd. Inst. Bałtyckiego. Seria: Światopogląd morski (druk p. t.: Dziejowe znaczenie morza — **Przegląd Historyczny,** seria 2. t. 3. 1921, i osobno. Zamość 1921, uzupeł. Studia Historyczne i Społeczne, Lwów 1924, s. 35—57(Ossolineum); M. Siedlecki, prof. dr.: Potrzeby nauki polskiej w zakresie badań morza. **Nauka Polska,** t. XXII, 1937, s. 123—38, i odb. W-wa 1937, Kasa im. Mianowskiego s. 123—38; Pawłowski Stanisław: Instytut Morski i Kolonialny, **Nauka Polska,** t. XXII, 1937, s. 138; Prof. Kwietniewski: Zoologia, wzm. o możliwościach badań fauny morskiej, **tamże** t. I. 1918, s. 172; Prof. M. Siedlecki: Potrzeby nauki polskiej w zakresie zoologii, **tamże,** s. 171—92 i tegoż: Sprawa stacji zoologicznej, **tamże,** s. 185—6.

---

*) Inne statki: holenderski — „Nautilus (przewaga zadania strażniczego), francuski „Président T. Tissier" (przewaga luksusu), niemiecki — „Meteor" i „Posejdon".



„WICHER"

ST. WARNIA

LĄD I MORZE

(c. d.)

W sobotę wybrałem się do Warszawy. Był dzień upalny, duszny, miało się na burzę. Słońce wyglądało jak kołacz; świat przesłoniły mgły... Na stacyjce natknąłem się na pana Liniewicza. Stał z gazetą w obu rękach, otoczony kłębami błękitnego dymu. Palił małą fajkę, pykając głośno. Co chwila wyjmował cybuch z zębów i wydmuchiwał ze siebie dym, jak z komina lokomotywy. Nic go nie obchodziło, tak był pochłonięty fajką, gazetą i zapewne swoimi myślami, bo od czasu do czasu spoglądał w bezgraniczną dal zamglonych, niebotycznych chmur.

Mam cię! — pomyślałem.

Liniewicz, jakby odgadując moje myśli, spojrzał na mnie.

Mimowoli uchyliłem kapelusza.

— Moje uszanowanie, — odpowiedział grubym basem, przykładając dłoń do łysej czaszki.

Uśmiechnął się niby to żartobliwie, niby dobrodusznie.

Co za władcze oczy ma ten Liniewicz. Gdybym był malarzem...

— Przepraszam pana — zacząłem — która teraz godzina?

— Godzina? — zdziwił się marynarz, — cha, cha, cha, godzina? Był pan kiedy emerytem? Nie, boś pan jeszcze dzieciuch. Zegarek, psiakrew! Rżnąłem nim o kamień. Panie, wie pan, co to wolność? Być niewolnikiem maszynki. Spieszyć się, jak głupiec dlatego że wskazówka jest tu albo tam... Panie, zastanów się pan nad sobą. Wyglądasz mi pan na nauczyciela w czasie wakacji i zegarek..... — drwił, przyglądając mi się jak czemuś małemu i brzydkiemu. Zegarek, cha, cha, zegarek!

Wsadził fajkę w zęby, zgniótł gazetę, wetknął w kieszeń od spodni i mierzył mnie oczyma od stóp do głowy.

— Zegarek, psia krew, to mój największy wróg; zniszczyłem bestię, przydeptałem, żeby gadzina nie odżył. Idź pan do zawiadowcy, panie profesorze. Dobrze, ale po licha chodzisz pan bez zegarka?

— Ja właściwie w innym celu, ja mam zegarek.

— Czyś pan oszalał! — nadął się jakby chciał mnie wystraszyć. — Dobry sobie, więc w jakim celu do stu par djabłów?

— Chciałem pana poznać.

— Poznać? Oryginalne. Liniewicz jestem. — Wyciągnął do mnie mięsistą dłoń i uścisnął po męsku. — Nie wstydź się pan swego nazwiska, wyraźniej, profesorze, śmiało, chyba, że godność nieco zapaskudzona. Więc Maczyński, czy Niańczyński a może Marczyński?

— Nie, Makczyński.

— Makczyński, byczo, szkoda, że nie Makuszyński, ten łysy zgrywacz, wiesz pan!

— Owszem, wiem.

— No proszę, pięknie, może pan polonista, hę? —

Tego było za wiele. Po czym on u licha poznał, ten Liniewicz; może doprawdy czarnoksiężnik?

Znów się szeroko uśmiechnął: — Cóż, panie sąsiedzie.

— Nic, — odpowiedziałem, lecz natychmiast poprawiłem się — tak sobie.

— To niewiele, bo u mnie wszystko, jak sto par djabłów, sakramencko byczo. Może się panu śpieszy?

— Czekam na pociąg.

— To pana licho niesie do stolicy w taki upał! Ze wsi do miasta? Panie, zostań pan, pójdziesz pan ze mną na kawkę, napijesz się prawdziwej, po turecku. Po jednej szklance można dostać ataku serca.

Już teraz nic nie wiedziałem: czy kpi, czy żartuje, czy naprawdę prosi na kawę.

— No, co, pluń pan na Warszawę, na pociąg, na zegarek. Kawka, panie. Pan pijałeś tylko pomyje. Raz a dobrze, mojego przyrządzenia, jak Boga kocham, jeśliś pan kiep a nie mężczyzna, to pana szlak trafi po trzecim łyku. No — kusił drwiąco. A jak mu się figlarnie oczy mieniły. Musiał być numerek, ten mój Liniewicz.

— A skąd pan wie, że jestem nauczycielem języka polskiego.

— Skąd wiem? Jaki ciekawy... Ciekawość, jeśli za nią stoi rozum, to wielki skarb — zawyrokował tonem kłócącym się z sensem tego, co powiedział. — Popatrz pan na fajkę i nie odwracaj wzroku, nie wolno! No, czego pan wiercisz ślepiami, tu proszę patrzeć, tu — wskazywał palcem fajkę — i nie odrywaj pan oczu, bo się nie uda...

„Zrobił" skupioną minę.

— Uwaga, mówię. Masz pan żonę i dwoje dzieci, oboje płci... zaraz, nie wierć pan oczyma, starsze — zamyślił się chwilkę — chłopiec, młodsze — znów chwila ciszy — też chłopiec. Finis.

Nadchodził pociąg. Trzeba było coś postanowić.

— Idę na kawę — rzekłem szybko.

— Dobra nasza — zagrzmiał Liniewicz.

II.

Tarik ibn Salomon opowiada.

— Co pan robi? — zapytałem, widząc porozrzucane na stole deszczułki.

— Co robię? Hm. — Zarzucił na rozsypane deseczki płachtę. — Tajemnica — zawyrokował i spojrzał mi w oczy po łobuzersku.

— Tajemnica! — powtórzył po chwili.

Wetknął zgaszoną fajkę w usta i ssał z niej gorzką woń. Po chwili wyjął z kieszeni gumowy kapciusz, rozkręcił, nabił fajkę tytoniem.

— Panie, boska rzecz, ze specjalnej hodowli. Tu u nas siano dla koni, nie tytoń, przedni, średni i tylni dorożkarski, nie dla marynarza. Śmierdzące ziele, a to, pociągnij pan choć raz, a do śmierci będziesz pan Pana Boga chwalił, że takie cudowne dary rozrzucił po ziemi na pożytek nasz codzienny. Mam dla pana fajeczkę indyjską, pierwszaklasa. Zaczekaj pan, zaraz przyniosę. A teraz wąchaj pan. — Puścił mi kłęb dymu prosto w nos.

— Co? Hę? Lucyfer w piekle nie delektuje się czymś podobnym. Zapaliny? A może fajkę pokoju z jednego cybucha? Na znak, że związek dozgonnej przyjaźni zawieramy. Będziesz pan pierwszym szczurem lądowym, z którym odważę się. Wiesz pan, było to w Aleksandrii, ja, jako młody praktykant, zabawiłem się zlekka w swoim towarzystwie. Grałem w szachy z jednym Arabem na wszystkie pieniądze, jakie miałem przy duszy. Wysypałem cały majątek na podłogę, bo ta szachownica leżała na dywanie, a ja leżałem podparty łokciami, Arab siedział w kucki. Dla lepszego pomyślunku wstałem, chodzę sobie po pokoju, a mój Arab tymczasem przesunął skrycie jedną figurę. Miał mię za durnia. Myślał, że ma kpa przed sobą, omylił się, uważasz pan. To ja za jego królowę i po nosie go raz, drugi! „A ty capie, oszuście, myślisz, że jak przez miesiąc razem ze mną przebrasowujesz reje, to już masz prawo do oszukiwania? Ty szczapo na sucharek zaschnięta w tropikalnym słońcu, synu Sema, ty chcesz białego kiwać? Nie bratku!"

Arabowie są obraźliwi, gorzej od naszych kobiet. On do mnie z pazurami. Kibice do mnie; za nogi mnie, za ręce i do gardła. Miotam się, rzucam, klnę. Już czuję, że mi oczy na wierzch wyłażą, i jak się nie szarpnę do drzwi. Zamknięte. Araby znów mię powaliły, i duszą, i szepczą do ucha: „nie oszukuj, nie kłam". Co, jakto, niby ja oszukuję, ja, Liniewicz? I znowuż oni dusić mnie tyle, żem zakrzyknął: „Jezusie, Mario!" I stał się cud. We drzwi z tamtej strony ktoś wali, uważasz pan, do kroćset tysięcy mil starych łańcuchów kotwicznych wali, niby oberwany blok o pokład w czasie huraganu. Patrzę, cud — przymrużył pan Liniewicz oczy — i uważasz pan. We drzwiach, raczej w dziurze wyłamanej we drzwiach, ujrzałem wełniasty łeb towarzysza krwi, murzyna, najsilniejszego człowieka, jakiego kiedykolwiek w swoim życiu widziałem.

O, wierny chłop — tu zaciągnął się pan Liniewicz głęboko dymem, pogładził łysinę, znowu splótł ręce. Przyjrzałem się misternym mięśniom grającym pod ciemną skórą pana kapitana. — O, wierny chłop. Szybko wywalił łbem resztę desek, co mógł wyskubał łapami, a łapy miał, ha, — tele — wskazał wymownie na porzuconą łopatę. — Jak burza na nich, jak tygrys. Pytasz pan, skąd się wziął ibn Salomon, ten murzyn, co mnie obronił? Kiedyś, w Casablanca, zaopiekowałem się pokłótym nożami, czarnym jak smoła człowiekiem, leżał nawpół żywy we krwi na molo. Szedłem ze statku do portu, ciemno, że oko wykol wiesz pan, te noce tropikalne. Nachylam się, świecę zapałką: człowiek, wprawdzie tylko Murzyn, ale w nieszczęściu. Biorę go na plecy, jęczy, boli go, niosę do szpitala... — ot i początek przyjaźni. Odwiedzam, znoszę mu owoce, opowiadam... c. d. n.

NADESŁANO DO REDAKCJI

CZASOPISMA:

Biuletyn tygodniowy L.M. i K., nr. 53/38, z dn. 28 grudnia ub. r., n. 4/39, z dn. 25. I. 39 r. (Warszawa).
Excelsior, rok 16, n. 10—12, 1938, n. 1—3, 1939 r.
Morze i Kolonie, r. XVI (I), n. 1 (Warszawa).
Na tropie, r. XII, n. 1 (Warszawa).
Polska na morzu B. r. I, n. 10, 1938; r. II. n. 1. (Warszawa).
Przegląd Morski, r. XII. nr. 118, (Warszawa)..
Skaut, r. XXVI, n. 6, (Lwów).
Szkwał, r. VI, n. 1. (Warszawa).
Uprawa morza, r. I. n. 1. (Gdynia).
U steru, jednodniówka P. Szk. M., grudzień 1938 rok, (Gdynia).
Die Yacht, r. XXXVI. n. 1. (Berlin).
Le Yacht, rok 56, n. 2910 z 1938; rok 57, n. 2911 (Paryż).

KSIĄŻKI:

OSIŃSKI MIKOŁAJ, mjr. s. s.: Krótki podręcznik jachtingu lodowego, — Warszawa 1939. Bibl. Sportowa Nr. 45. Cena zł. 3.80.

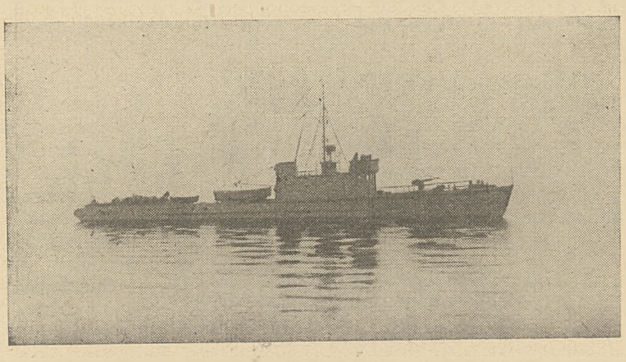
BRZESKA WANDA — Sprawa gminy Ceynowy, Warszawa — Lwów, b. r. w., s. 268. Wyd. Książnicy-Atlas. Powieść uzupełnia słowniczek wyrazów kaszubskich, (rec. w n. następnym, razem z zapowiedzianą w n. 1. s. 15, oceną książki dyr. Z. Mocarskiego).

PRENUMERATĘ NADESŁALI:

P. **Leszek Torchalski** (Warszawa) — zł. 3,00.
P. **Kazimierz Mosior** (Lwów) — zł. 1,50.
P. **Florian Staszewski** (Poznań) — zł. 3,00.
1 Puławska Drużyna Harc. — zł. 3,00.
4 Drużyna Sk. (Cieszyn) — zł. 1,50.
1 Druż. Morska Harc. (Gdańsk) — zł. 3.00.
Drużyna Sk. Wodnych (Grodno) — zł. 3,00.
P. **Paweł Potocki** (Lwów)) — zł. 1,50.
8 Druż. Harc. Pluton Wodny (Kielce) — zł. 3,00.
P. **Edmund Wojtakowski** (Tczew) — zł. 1,50.
1. Wod. Druż. Harc. (Kartuzy) — zł. 1,50.
P. **Stefan Ziehlke** (Poznań) — zł. 1,50.
P. **Włodzimierz Trepka** (Sandomierz) — zł. 3,00.
P. **Jerzy Prószyński** (Lwów) — 3,00.
1 Morska Druż. Skautów (Gdynia) — zł. 3,00.
P. **Eugeniusz Kurke** (Warszawa) — zł. 3,00.
P. **Antoni Cwalina** (Warszawa) — zł. 3,00.
1 Żegl. Druż. Harc. (Grajewo) — zł. 3,00.
P. Por. **Włodzim. Rychlicki** (Warszawa) — zł. 3,00.
1 Druż. St. Batorego (Czarnków n/Not.) — zł. 1,50.
(c. d. w n. 3).

ERRATA:

W n. 1, s. 12, kolumna prawa, wiersz 10 dopisku: było Staff, powinno być: Steff.



Jeden z serii traulerów budowanych w Polsce.

FUNDUSZ WYDAWNICZY „ŻEGLARZA".

P. Dyr. Stefan Szwedowski nadesłał na fundusz wydawniczy „Żeglarza" zł. 5.—.

KORESPONDENCJA:

Dh. Mieczysław Placek. — Dziękujemy za życzenia dla współpracowników „Żeglarza" i dla nas. Numer wysłaliśmy.
Dh. Kazimierz Mosior. — Roczników, o które Druh pyta, już na składzie nie posiadamy.
Kom. Zagłębiowskiej Chor. Harc. — Pismo przekazaliśmy 18 W.Ż.D.H.
P. Paweł Potocki — Rejsy „Zawiszy" jeszcze nie ustalone. Podamy zaraz po opracowaniu.

OSIŃSKI MKIOŁAJ mjr s. s.: Krótki podręcznik jachtingu lodowego. Warszawa 1939. Biblioteka Sportowa Nr. 45. Wyd. Główna Księgarnia Wojskowa. Str. 115 + 42 rys. i 9 rys. montażowych. Cena zł 3.80.

Jachting lodowy, oddawna znany i rozpowszechniony zagranicą, zwłaszcza w krajach północy, u nas jest jedną z najmłodszych gałęzi sportu, mimo że posiadamy naogół odpowiednie dla niego przyrodzone warunki terenowe i klimatyczne.

W ostatnich latach zainteresowanie się tą nową w Polsce gałęzią sportu wyraźnie wzrosło, czego przejawem było m. in. zorganizowanie przez P.U.W.F. i P.W. oraz przez kluby żeglarskie — licznych kursów instruktorskich jachtingu lodowego, cieszących się dużą frekwencją.

Znaczną przeszkodą w pracy wyszkolonych na kursach tych instruktorów był dotąd brak odpowiedniego podręcznika, który poza tym spełniałby rolę propagandową, wprowadzając zainteresowanych w dziedzinę nieznanego im dotąd sportu.

To też z prawdziwą radością należy powitać wydanie przez Główną Księgarnię Wojskową „Krótkiego podręcznika jachtingu lodowego", który wymaganiom tym czyni w zupełności zadość.

Nazwisko autora — wieloletniego kierownika — wspomnianych wyżej kursów — daje rękojmię fachowego ujęcia tematu, przejrzystość układu i strona ilustracyjna książki — nie pozostawiają nic do życzenia.

Trzeba dodać, że podręcznik został zalecony przez Związek Wojskowych Klubów Sportowych.

Uprzejmie zawiadamiamy, że konto P. K. O. podamy w n. następnym. Do tego czasu prosimy o wpłacanie prenumeraty przekazem pocztowym pod adresem Administracji.

Administracja

DZIAŁ URZĘDOWY

Rozkazem Naczelnika Harcerzy L. 4. z dn. 10. II. 39 r. zatwierdzony został tymczasowy regulamin Harcerskiego Koła Morskiego, który poniżej przedrukowujemy:

Tymczasowy Regulamin Harcerskiego Koła Morskiego.

1. Harcerskie Koło Morskie HKM, jest zrzeszeniem, skupiającym harcerzy z całej Polski, posiadających podstawowe wyszkolenie morskie. HKM, podlega bezpośrednio G.K.H.
2. Siedzibą HKM jest Gdynia.
3. Celem HKM jest:
   a) dalsze szkolenie żeglarskie członków i uprawianie turystyki morskiej w ramach ZHP,
   b) wyrabianie i pogłębianie światopoglądu morskiego wśród członków oraz szerzenie znajomości spraw morskich i kolonialnych wśród młodzieży harcerskiej,
   c) tworzenie kadry instruktorskiej, potrzebnej dla prowadzenia przez Harcerstwo pracy żeglarskiej i morskiej.
4. Członkiem HKM może zostać harcerz, posiadający przynajmniej stopień żeglarza morskiego, przyjęty przez komandora Koła, na wniosek HOM. Członków HKM zwalnia komandor z chwilą ich wystąpienia z ZHP, cofnięcia stopnia „żeglarza morskiego" oraz na skutek decyzji Zarządu HKM.

Obowiązkiem członka HKM oprócz normalnej pracy harcerskiej zgodnie z przydziałem organizacyjnym jest:
   a) doskonalenie się w żeglarstwie.
   b) samokształcenie w dziedzinie morskiej i kolonialnej,
   c) gotowość do pracy instruktorskiej na kursach i w terenie,
   d) stosowanie się do poleceń Zarządu Koła,
   e) płacenie składek.

5. Naczelnik Harcerzy zatwierdza Zarząd Koła, przedstawiony przez K. H. D. Ż. w składzie ustalonym przez wybory opiniodawcze na Walnym Zebraniu HKM. W razie niezatwierdzenia, KHDŻ stawia wniosek o zatwierdzenie Zarządu w innym składzie.

W skład Zarządu wchodzą:
   a) komandor,
   b) dwóch wicekomandorów (jeden zamieszkały w Gdyni, drugi w Warszawie),
   c) sekretarz,
   d) skarbnik,
   e) 2-ch członków Zarządu.

Kadencja Zarządu trwa jeden rok.

Do kompetencji Zarządu należy kierowanie sprawami Koła we wszystkich przejawach jego działalności w ścisłym kontakcie z KHDŻ.

6. Walne Zebranie Koła zwołuje raz do roku Zarząd Koła.

Walne Zebranie:
   a) udziela absolutorium ustępującemu Zarządowi,
   b) przeprowadza opiniodawcze wybory Zarządu,
   c) wybiera Komisję Rewizyjną,
   d) omawia program pracy na następny rok,
   e) ustala wysokość składki,
   f) załatwia sprawy przedstawione przez KHDŻ i Zarząd Koła.

Zebranie jest prawomocne bez względu na ilość zebranych, wszelkie uchwały zapadają zwykłą większością głosów.

7. Fundusze HKM stanowią: składki członków, zapomogi Z.H.P. i subwencje.
8. HKM obowiązuje Harcerski Regulamin Flagowy oraz odnośne przepisy P.Z.Ż. Mundurem członków HKM jest ubiór przyjęty w harcerskich jednostkach żeglarskich. HKM posiada odznakę ustaloną przez G.K.H.
9. Przy HKM może istnieć. „Koło Przyjaciół HKM" działające na zasadach K.P.H. Członkowie Koła Przyjaciół mogą korzystać z urządzeń HKM oraz brać udział z głosem doradczym w Walnym Zebraniu Koła.
10. Rozwiązanie HKM następuje rozkazem Naczelnika Harcerzy na skutek uchwały Walnego Zebrania lub na wniosek KHDŻ.

W związku z powyższym rozkazem Naczelnika Harcerzy Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich, zestawiło listę harcerzy, uprawnionych do zgłoszenia się do HKM i do tych z pośród nich, których adresy są KHDŻ znane, rozesłało list treści następującej:

Warszawa, dn. 7. II. 39 r.

Do Druha N.N.

W celu skoordynowania pracy morskiej harcerzy powołane zostało do życia Harcerskie Koło Morskie, którego tymczasowy regulamin ogłoszony został rozkazem Naczelnika Harcerzy L. 4., z dn. 10. II. 39 (zał. 1).

Członkiem HKM mogą zostać harcerze posiadający przynajmniej stopień żeglarza morskiego oraz ci, którzy przeszli odpowiednie przeszkolenie, a nie mieli dotychczas możności odbyć próby na ten stopień.

Uznając, że Druh odpowiada powyższym wymaganiom, przesyłam wraz z niniejszym listem blankiet deklaracji członkowskiej HKM (zał. 2). Jeżeli Druh chce wstąpić do HKM, proszę o nadesłanie w ciągu dwóch tygodni wypełnionej deklaracji pod adresem Harcerskiego Ośrodka Morskiego (Gdynia, Al. Zjednoczenia 7b). HOM rozpatrzy zgłoszenie Druha i przedstawi Komandorowi HKM, o którego decyzji zostanie Druh powiadomiony.

Po zestawieniu listy członków H.K.M. nastąpi ogłoszenie wytycznych pracy na rok 1939 i ustalenie przydziału członków HKM w akcji morskiej.

Organem HKM będzie „Żeglarz", gdzie zamieszczane będą wszystkie okólniki Komandora HKM. W związku z tym zalecam wszystkim zgłaszającym się do HKM zaprenumerować „Żeglarza".

Czuwaj

(—) Witold Bublewski
Kierownik Harcerskich Drużyn Żeglarskich.

Lista uprawnionych do należenia do HKM, obejmuje 183 nazwiska wg poniższego spisu. Ponieważ KHDŻ nie posiada wszystkich adresów, więc nie wszyscy wymienieni otrzymają bezpośrednio list Kierownika Harc. Druż. Żegl. z załączonym blankietem deklaracji. Ci druchowie, którzy nie otrzymają go do 15. II., winni zawiadomić KHDŻ o swym adresie, po czym niezwłocznie prześle im się blankiet deklaracji.

Druhowie, niewymienieni w poniższym spisie, a którzy pragną należeć do HKM winni bezpośrednio porozumieć się z KHDŻ.

Antosiewicz Jan,
Antoszewski Bronisław,
Augenblick Wilhelm,
Bahyrycz Bolesław.
Bartoszewski Feliks,
Beperszcz Wiktor,
Błoński Jerzy,
Bohdanowicz Witold,
Bondke Władysław,
Boniecki Bogumił,
Boniecki Ludwik,
Chojnacki Stanisław,
Chomicki Adolf,
Cwalina Antoni,
Cynkutis Kazimierz,
Ćwiek Zdzisław,
Delimata Władysław,
Derengowski Tadeusz,
Dobrosiński Tadeusz,
Domagała Wacław,
Dominiczak Aleksander,
Domżalski Edmund,
Domżalski Władysław,
Drapella Władysław,
Duszota Zbigniew,
Dziliński Marian,
Ejchsztat Włodzimierz,
Figuła Eugeniusz,
Gajdowski Klemens,
Galiński Tadeusz,
Gałązka Stanisław,
Głowacki Bartosz,
Gocłowski Jerzy,
Godlewski Wiesław,
Górny Stanisław,
Götllich Julian,
Grabda Stanisław
Gramse Michał,
Grandys Wacław,
Gregorkiewicz Antoni,
Grodzicki Janusz,
Grubecki Jan,
Gruse Alfons,
Grzywacz Gerard,
Hamerlak Franciszek,
Haska Kazimierz,
Heil Edward,
Herrgesell Antoni,

Hoffman Bogdan,
Ichilczyk Leon,
Jabłoński Władysław,
Jankowski Edmund,
Jaraczewski Andrzej,
Jaruchowski Mieczysław,
Jaworski Ludwik,
Jelonek Zygmunt,
Jurik Stefan,
Kaczanowski Zygmunt,
Kasperski Stanisław,
Kieś Jan,
Klimaj Andrzej,
Kluczkowski Bronisław,
Kociejewski Mścisław,
Kohutek Ludwik,
Kołodziej Bogdan,
Konieczny Marian,
Koper Kazimierz,
Korytowski Piotr,
Kossakowski Henryk,
Kownacki,
Kozłowski Jerzy,
Kożan Janusz,
Krawczyk Wolfgang,
Kruszewski Stanisław,
Kruszyński Marian,
Krzywicki Jerzy,
Kuran Henryk,
Kwaśniewski Wacław,
Kwidziński Franciszek,

Lederer Franciszek,
Ludwig Stanisław,
Łaszcz Tadeusz,
Łempicki Tadeusz,

Majchrzak Czesław,
Masłowski Henryk,
Matraś Jan,
Matuszewski Leon,
Mazurkiewicz Lucjan,
Mendera Wilhelm,
Miazgowski Bronisław,
Michalak Edmund,
Michalak Leon,
Michalski Stanisław,
Michałowski Józef,
Michałowski Konstanty,
Miękus Jan,
Mięsowicz Jan,
Mosior Kazimierz,
Morgała Władysław,
Muszyński Adam,
Myśliwek Bernard,

Nagawiecki Jan,
Niedźwiedzki Stanisław,
Niesiorawski Franciszek,
Nitosławski Ignacy,
Nitosławski Mieczysław,
Nyc Zygmunt,

Olejarnik Marian,
Olszewski Alfons,
Orzanowski Romuald,
Owocki Paweł,

Paliński Florian,
Papiński Kazimierz,
Peterek Stanisław,
Piatkowski Henryk,
Pieregut Jerzy,
Pietraszewski Gabriel,
Piotrowski Zenon,
Piotrowski Zygmunt,
Piskorowski Roman,
Podobas Józef,
Polkowski Bolesław,
Porwisiak Jan,
Potocki Paweł,
Prechitko Tadeusz,
Przybylski Wacław,
Ringman Lesław,
Rothert Janusz,
Rychlicki Włodzimierz,
Rytarowski Zygmunt,
Schmidt Kazimierz,
Schmidt Ludwik,
Schönborn Józef,
Schweiger Stefan,
Skotarczak Henryk,
Słomnicki Kazimierz,
Sobolewski Władysław,
Stadelmeier Emil,
Staszewski Florian,
Stępowski Stefan,
Struczowski Adam,
Święcicki Antoni,
Szczerek Edward,
Szczeblewski Stanisław,
Szczutkowski Florian,
Szenk Wojciech,
Sztyliński Tadeusz,
Szymborski Stanisław,
Szymborski Zbigniew,
Szymański Zbigniew,

Tabisz Mieczysław,
Tomaszewski Zygmunt,
Tomczyk Fryderyk,
Tomczyk Józef,
Trojanowski Władysław,
Trzebiatowski Błażej,
Trzciński Janusz,
Urbański Włodzimierz,
Wacławek Zbigniew,
Walczak Aleksander,
Walasik Ludwik,
Walkowiak Józef,
Walkowiak Leon,
Wardzała Józef,
Wędziński Władysław,
Wierzbicki Franciszek,
Wierzbicki Józef,
Wilczyński Wiesław,
Wilczyński Leon,
Wilk Stanisław,
Wlekliński Adam,
Włodarczak Franciszek,
Wojciechowski Witalis,
Wojtakowski Edmund,
Wolff Jerzy,
Wróblewski Mścisław,

Zacharuk Władysław,
Zagrodzki Henryk,
Zalewski Edward,
Zbigniewicz Ludwik,
Zganiacz Henryk,
Żak Mieczysław,
Żminkowski Eugeniusz.



MGŁA SERDECZNEJ ZADUMY. i skarga otula wspomnienie Wiktora Junoszy o zgasłym młodo Wacławie Denhoff-Czarnockim *(Jasna żeglarska prostota... Szkwał n. 1, s. 11)*. Jak fala nadpływała śmierć, a on się jeszcze o kartki z morza widokami dopominał. *„Spiesz się, bo ze mną już bardzo źle"* — pisze w dopisku listu do przyjaciela.

„Wciąż dalej od swarnego teatru
Serce się radością odmienia.
Nauczymy się słów od wiatru,
Od gwiazd — patrzenia".

Jeszcze jeden tragiczny typ Don Kichota Mare.

„EXCELSIOR", to tytuł pisma poświęconego sprawom gospodarczym i kulturalnym, wychodzi prócz Warszawy i Berlina, w ok. 20 portach i kilku językach. Jest to wydawn. Bałtycko-Skandynawskie.

W n-rze 10—12 z ub. r. znajdujemy artykuły: M. Berlackiego, *(Gdynia and cotton,* jest to przedruk streszczenia art. tegoż autora p.t.: *Gdynia i bawełna,* druk. w *n. 7—9,* zamiesz. w jęz. norweskim i angielskim w *n. 268 i 272 The Norwegian Journal of Commerce and Shipping, Oslo); — Gdynia jako port bawełniany;* Leona Wintera *(Stosunki handlowe Polsko-Duńskie); Gdynia port bawełniany* (Przegl. mies. B G. K.); M. Berlackiego *(Gdynia, — Bałtyk i Skandynawia),* oraz ciekawą kronikę. (Sprawy żeglugowe i kolonialne).

CZY NIEDAWNA wyprawa prem. Daladier'a nie była naśladownictwem podobnej podróży jaką odbył niedawno prezydent Republiki Portugalskiej generał Carmona do kolonii portugalskiej Angoli?

PIERWSZY NR. „PRACY NA MORZU", nowego pisma oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, otwiera mocny artykuł Urbana Krzyżanowskiego p. t. *„Praca na morzu".* Czym ma być to nowe pismo? Jakiej idei służyć? Idei jaknajszybszego odrzucenia tych legend i pojęć o pracy na morzu, w których dotychczas się wzrastało; idei tworzenia wysokich wartości moralnych i zawodowych jednostek, grup, towarzystw, całego społeczeństwa morskiego Polski.

Apel Morza, odbędzie się dorocznym zwyczajem w dn. 10. II. 39 r. Naczelnik Harcerzy wydał w tej sprawie rozkaz L. 3 z dn. 10. I. 39, ogłoszony w n-rze 1. „Wiadomości Urzędowych". Rozkaz ten podajemy na str. 19 (3) niniejszego numeru „Żeglarza".

Rejestracja harcerskich jednostek wodnych, ogłoszona listem okólnym l. 74 (żegl. 5), nie została jeszcze zakończona, ponieważ znaczny odsetek drużynowych i zastępowych nie nadesłał dotychczas wypełnionych kart wpisowych.

Jedynie jednostki wodne z *Chorą-*

gwi Zagłębiowskiej wykazały 100-procentową obowiązkowość, bowiem wszystkie 11 jednostek, w tym 4 nowoutworzone, nadesłały (choć z opóźnieniem) karty wpisowe. W nagrodę KHDŻ przeznaczyło dla Chor. Zagłębiowskiej 11 kompletów wydawnictw morskich do rozdania między drużyny. Z kolei idą Chorągwie: Lubelska (na 6 istniejących jedn. wodnych nie nadesłała karty wpisowej — 1), Pomorska (na 23 jednostki — 4 jeszcze się nie zarejestrowały) i Gdańska.

Wystawy harcerskie, które w myśl wytycznych programu pracy na rok 1939 mają być organizowane przez poszczególne środowiska w marcu b.r., winny zawierać dział, poświęcony pracy wodnej harcerstwa. Przygotowanie eksponatów jest obowiązkiem jednostek wodnych. Wszystkie więc drużyny, zastępy, kręgi wodne i żeglarskie winny wykorzystać pozostały jeszcze czas na sporządzenie kompletu eksponatów, które mogą stanowić bądź samodzielną wystawę danej jednostki wodnej, — bądź też wyodrębniony dział na wystawie zbiorowej całego środowiska. Pomocą przy tym będzie artykuł „Żeglarskie wystawy harcerskie", umieszczony w 1 numerze „Żeglarza", i zawierający różne projekty i myśli związane z akcją wystaw.

Akcja letnia hufca morskiego w Gdańsku przedstawiała się w r.ub. naprawdę imponująco. Na jachtach PKM „Korsarz" i „Pirat" odbyły się 4 pływania pełnomorskie harcerzy, w których wzięło udział 35 druhów. Przebyto w sumie 1490 mil morskich, odwiedzając porty: Kłajpedę (dwukrotnie), Visby, Nexö, Svaneke i Ystad. W czasie od 30. VI do 22. VII. 38, odbył się w Nowym Porcie obóz morski, w którym brało udział 31 harcerzy. Wreszcie w czasie 24. VII — 3. VIII. 15 harcerzy odbyło wycieczkę na dwóch szalupach z Gdańska Wisłą do Torunia i spowrotem.

Władysław Wagner, przepłynął m Czerwone w ciągu 23 dni i szczęśliwie dobił do Suezu. „Zjawa III" musiała walczyć po drodze z silnymi przeciwnymi wiatrami, jednak mocny jacht pod doświadczonym dowództwem wyszedł z tych trudności zwycięsko. Burzliwa pogoda była o tyle korzystna, że nie wypływali na morze na swych łodziach Arabowie trudniący się przy każdej sposobności rozbojem. W Suezie Wagner został serdecznie powitany. Bliższe szczegóły dotyczące tego etapu podróży zamieścimy w jednym z najbliższych numerów „Żeglarza".

FLOTA HANDLOWA

Największym statkiem w budowie jest obecnie parowiec pasażerski, podobny do słynnego s/s „Quen Mary", którego tonaż brutto wynosi przeszło 85.000 t. reg. Statek ten budowany jest na stoczni angielskiej.

Przewaga ropy nad węglem uwidacznia się z zestawienia, w którym podany jest skład procentowy tonażu światowego z uwzględnieniem środka napędu:

	r. 1914	r. 1938
parowce op. węglem	88,84%	46,54%
parowce op. ropą	2,65%	29,57%
motorowce	0,45%	22,45%
żaglowce	8,06%	1,44%
razem	100.00%	100,00%

Imię Polski w rejestrze budowanych statków pojawiło się w r. 1938 po raz pierwszy w związku z rozpoczęciem w dn. 28. VIII. 38 r. budowy parowca „Olza" na Stoczni Gdyńskiej. Tonaż tego parowca wynosi 1080 t. reg. br. Odtąd już nigdy nie powinno zabraknąć w międzynarodowych biuletynach i zestawieniach Polski, jako państwa, budującego samodzielnie statki morskie. Powinna natomiast stale wzrastać cyfra, obrazująca tonaż budujących się statków.

Budowa nowych statków handlowych wykazuje wielką przewagę motorowców. W dn. I. VII. 38. znajdowały się w budowie na stoczniach całego świata 474 statki motorowe, o łącznej pojemności brutto 1.805.295 tonn reg. i 281 parowców o pojemności 998.052 t. reg.

Najwięcej parowców buduje się w Stanach Zjednoczonych i Japonii, natomiast w Danii budowane są prawie wyłącznie motorowce.

W Libawie powstało ostatnio towarzystwo budowy okrętów (Tosmare Co), o kapitale 4 milionáw łatów, które podejmuje budowę statków towarowych i okrętów dla łotewskiej marynarki wojennej.

ŻAGLOWCE

Żaglowiec dla celów specjalnych buduje obecnie Admiralicja Angielska. Jest to dwumasztowiec ożaglowany jako brygantyna, długości 50 m., wyporności około 650 tonn. Budowa jego trwa już 3 lata i kosztuje 190.000 £ (około 5 milionów złotych). Przeznaczony będzie do pomiarów magnetyzmu ziemskiego. Nie znajduje się na nim ani gram żelaza lub innego metalu magnetycznego, któryby mógł przeszkadzać w pomiarach. Wszystkie okucia, łańcuchy, nity, kotwice, liny metalowe (trudno powiedzieć „stalówki") wykonano z bronzu aluminiowego. Motor pomocniczy wykonano ze specjalnego stopu. Nawet puszki na konserwy i gwoździe w skrzyniach z prowiantami wykonano dla tego statku specjalnie z metali niemagnetycznych. Załoga „Research" (tak się nazywa statek) otrzyma do użytku w czasie podróży nawet specjalnie wyprodukowane żyletki niemagnetyczne.

FLOTA WOJENNA

Nowy statek szkolny marynarki wojennej Kanady wybudowany został na wzór słynnych szkunerów rybackich, używanych do połowów w okolicach N. Funlandii w Ameryce Pn. (Szkunery te oglądaliśmy na pięknym filmie „Bohaterowie morza") Różni się od nich tylko tym, że posiada 3 maszty, podczas gdy wspomniane szkunery rybackie są prawie zawsze dwumasztowe. Nazwany został „Venture". Wymiary ma następujące: 45 m. dług., 8 m. szer., 4.50 m. zanurzenia, wyporność 250 tonn., powierzchnia żagli 1200 m². Budowany z drzewa, pomalowany na kolor ciemnobłękitny.

„POLESZUK", „POLESZUK"! — Prasa zagraniczna żywiej interesuje się wyprawą polskich harcerzy niż macierz. Oto kilka notatek z pism: *La vigie marocaine* (Casablanca): (dn. 19. IX: La belle croisiére maritime de trois boya scout polonais, dn. 20. IX: L'escole à Casablanca du yacht „Poleszuk", dn. 21. IX: Les scouts polonais du yacht „Poleszuk" ont été recus hier par la Société Nautique; dn. 26. IX: Le départ du yacht polonais „Poleszuk"), *Le petit marocain* — z dn. 20. IX; Un circuit des côtes de l'Atlantique; *La presse marocaine* — z dn. 20. IX: Trois boys - scouts polonais voyageux; *Paris-Dacar* — z dn. 18. IX: Un petit yacht polonais sejourne a Dakar (również drobne wzmianki w dn. 15 i 23/XI). — Prasa polska: s. w. „Poleszuk" w Dakarze — *Sport Wodny n. 20, listopad* ub. r.; s. w: „Poleszuk" wyruszył w świat" — *Polska na morzu B, n. 8,* 1938; Z. Troull: Wyprawa dalekomorska na „Poleszuku" — *Sport szkolny n. 21; tamże* cz. I korespondencji z wyprawy przez M. Wróblewskiego, w n. 23 cz. II korespondencji p. t.: „Na Atlantyku" przez L. Walasika, w n. 26 cz. III p.t.: „Już w Afryce" przez tegoż; T. S.: Wyprawa na „Poleszuku" *O hej* (pisemko 39 W.D.H.) n. 4 z ub. r.; Notatki i korespondencję zamieściły również Płomyk n. 13 z ub. r., *Kurier Bałtycki, Polska Zbrojna, Express Poranny, Kurier Warszawski, Kurier Poranny, Gazetka Morska, Morze i Kolonie.*

Wydawca *Witold Bublewski* — Redaktor *Władysław Drapella* — Sekretarz Redakcji *Stanisław Ludwig*

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Nowogrodzka Nr. 5 m. 6.
Redaktor przyjmuje we wtorki od 17—18, Sekretarz Redakcji w Kierownictwie Harcerskich Drużyn Żeglarskich, ul. Piusa XI, Nr. 8 m. 2. Tel. 9.83-25 codziennie od 11—13. Rękopisów niezamówionych redakcja nie zwraca. Ogłoszenia: strona 120 zł. 1/2 — 60 zł., 1/4 — 30 zł., 1/8 — 15 zł., przed tekstem 50% drożej.

Prenumerata roczna zł. 3, półroczna zł. 1,50.

Drukarnia i Introligatornia: St. Michalski i Cz. Ociepko. Nakład 1000 egz.